

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Т.в.о. завідувача випусковою кафедрою

_____ Коваленко Н.В.

« ____ » _____ 2021 р.

ВИПУСКНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Міжнародний ринок авіаційних перевезень: сучасний стан та
перспективи розвитку»

Виконавець: Кропивницька Анастасія Володимирівна

Керівник: д.е.н., доцент Коваленко Наталія Василівна

Нормоконтролер: д.е.н., доцент Коваленко Наталія Василівна

КИЇВ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет економіки та бізнес-адміністрування

Кафедра міжнародної економіки

Спеціальність: 051 «Економіка»

Освітньо-професійна програма: «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Т.в.о. завідувача випусковою кафедрою

_____ Коваленко Н.В.

« ____ » _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання випускної роботи

Кропивницької Анастасії Володимирівни

(П.І.Б. випускника)

1. Тема роботи «Міжнародний ринок авіаційних перевезень: сучасний стан та перспективи розвитку» затверджена наказом ректора від «30» березня 2021 р. №515/ст.

2. Термін виконання роботи: з 17.05.2021 р. по 20.06.2021 р.

3. Вихідні дані роботи: статистичні дані, нормативно-правова база, електронні інформаційні джерела, матеріали періодичних видань

4. Зміст пояснювальної записки: сутність ринку авіаційних перевезень. Світова авіація: авіакомпанії та авіаперевезення, обслуговування у аеропортах. Сучасні тенденції розвитку міжнародної авіації, альянси. Нормативно-правове забезпечення ринку авіаперевезень, державні акти та стандарти. Дослідження ринку авіаційних перевезень. Аеропорти світу, літаки та безпека. Аналіз обсягів пасажирських перевезень. Тенденції та аналіз вантажних авіаперевезень. Перспективи розвитку ринку міжнародних авіаційних перевезень.

5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: Види авіакомпаній за формою власності. Найкращі бонусні програми. Країни із найбільшою кількістю аеропортів. Рекомендації щодо вирішення проблем підтримки повітряного транспорту.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1	Видача завдання	17.05.2021	
2	Збір та обробка статистичної інформації	17.05.2021- 20.05.2021	
3	Вивчення стану проблем, опрацювання джерел	21.05.2021- 24.05.2021	
4	Написання теоретичної частини	25.05.2021- 29.05.2021	
5	Написання аналітичної частини	30.05.2021- 31.05.2021	
6	Написання вступу та висновків	31.05.2021- 01.06.2021	
7	Оформлення пояснювальної записки, графічного матеріалу, підготовка доповіді, передзахист	02.06.2021- 04.06.2021	
8	Проходження нормоконтролю, перевірка на плагіат, оформлення документів до захисту, рецензування роботи, подання роботи на кафедру	04.06.2021- 20.06.2021	

7. Дата видачі завдання: «17» травня 2021 р.

Керівник випускної роботи _____ Коваленко Н.В.
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ Кропивницька
А.В.

(підпис випускника)

(П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до випускної роботи «Міжнародний ринок авіаційних перевезень: сучасний стан та перспективи розвитку» 71 с., 4 рис., 23 табл., 35 літературних джерел.

Об'єктом дослідження є процеси трансформації міжнародного ринку авіаційних перевезень, а предметом – теоретичні та практичні засади перспектив розвитку авіаційних перевезень.

Метою випускної роботи є дослідження сучасних тенденцій світового ринку авіаційних перевезень та перспектив розвитку.

Методи дослідження. логіко-діалектичний метод; методи аналізу, синтезу та порівняльного аналізу; графічний та побудови аналітичних таблиць.

Значущість виконаної роботи та висновки. Авіатранспортна галузь входить у ряд найбільш економічно розвинених та дорогих галузей, тому високий рівень розвитку цієї галузі в певній країні свідчить про високий економічний розвиток країни, або ж вигідне географічне положення країни.

Рекомендації щодо використаних результатів. Головне значення отриманих результатів полягає у можливості для подальшого сприяння розвитку авіаційної галузі.

ЗМІСТ

ВСТУП	13
РОЗДІЛ 1 СУТНІСТЬ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	8
1.1. Світова авіація: авіакомпанії та авіаперевезення, обслуговування у аеропортах.....	8
1.2. Сучасні тенденції розвитку міжнародної авіації, альянси.....	17
1.3. Нормативно-правове забезпечення ринку авіаперевезень, державні акти та стандарти	26
Висновки до розділу 1	37
РОЗДІЛ 2 РИНОК АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	38
2.1. Загальна характеристика ринку міжнародних авіаперевезень.....	38
2.2. Аналіз міжнародних та внутрішніх пасажирських перевезень.....	46
2.3. Тенденції та аналіз міжнародних та внутрішніх вантажних авіаперевезень	53
2.4. Перспективи розвитку ринку міжнародних авіаційних перевезень	60
Висновки до розділу 2	64
ВИСНОВКИ.....	66
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	68

ВСТУП

Актуальність теми «Міжнародний ринок авіаційних перевезень: сучасний стан та перспективи розвитку». Транспорт відіграє найважливішу роль у економічному розвитку усіх країн, його робота та функціонування забезпечують розвиток ринкових відносин.

Щодо авіатранспортних послуг, то ринок таких послуг дуже складний за своєю структурою, у ньому переплітаються різні внутрішні та зовнішні зв'язки, ринок авіаперевезень – це відкрита система, усі елементи якої знаходяться у взаємодії із внутрішнім та зовнішнім середовищами, і одночасно з цим ринок – це ще й складова загальної системи світового господарювання.

Сьогодні активно налагоджуються зв'язки між провідними авіакомпаніями світу, вони об'єднуються у стратегічні альянси – це більш вигідно, ніж купувати акції менш крупних перевізників. Коли авіакомпанії знаходяться у згоді між собою, їм легше розширити маршрутну мережу, вони можуть збільшувати свою ринкову частку, а також обмежувати доступ на ринок інших перевізників. У результаті такого співробітництва зростають прибутки усіх учасників альянсу, а також обсяги повітряних перевезень.

Метою роботи є вивчення світової авіації, дослідження сучасних тенденцій авіації, визначення альянсів та причин, чому авіакомпанії у них об'єднуються, вивчення правового забезпечення польотів. Дослідити аеропорти та їх безпеку, проаналізувати пасажиропотік та вантажопотік за останні роки, а також визначити перспективи розвитку авіації та запропонувати шляхи вирішення сучасних проблем.

Для досягнення зазначеної мети були поставлені такі завдання:

- дослідити особливості розвитку аеропортів в системі міжнародних повітряних перевезень;

- дослідити переваги та недоліки об'єднання країн у альянси, аспекти їх співпраці та взаємодії;

- визначити головні нормативно-правові акти та закони, які регулюють ринок міжнародних авіаційних перевезень;
- зрозуміти фактори, які впливають на діяльність аеропортів та компаній на ринку авіатранспортних перевезень;
- дослідити основні тенденції світових авіаційних перевезень;
- проаналізувати вплив пандемії COVID-19 на динаміку перевезень та діяльність аеропортів;
- проаналізувати міжнародні вантажообіг та пасажирообіг, їх рейтинг та адаптацію до сучасних умов;
- запропонувати напрямки розвитку та вирішення сучасних проблем у галузі авіаційних перевезень.

Об'єктом дослідження є авіаційна галузь – ключова галузь світового господарства.

Предмет дослідження – розвиток авіаційної галузі.

Методи дослідження. Робота виконана із використанням офіційних даних ІКАО, державних актів, праць зарубіжних та вітчизняних вчених, інформаційних даних мережі Інтернет.

Практичне значення отриманих результатів. Головне значення отриманих результатів полягає у можливості для подальшого сприяння розвитку авіаційної галузі.

РОЗДІЛ 1

СУТНІСТЬ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Світова авіація: авіакомпанії та авіаперевезення, обслуговування у аеропортах

Сьогодні повітряний транспорт – це найбільш швидкий та дорогий вид транспорту. Він знаходиться на першому місці за подоланням великих водних та/або арктичних просторів, виконує завдання інтернаціоналізації та глобалізації світового господарства, ефективно долає великі маршрути. До недавнього часу повітряний транспорт спеціалізувався переважно на перевезенні пасажирів, а серед вантажів, які перевозились, переважали пошта, продукти, які швидко псуються (тому що швидкість перевезення повітряним транспортом є найвищою) та багаж. Однак з часом повітряний транспорт почав виконувати різноманітні інші функції: наукові, рятувальні, поліцейські, протипожежні, природоохоронні, монтажні, а також перевезення цінних та/або термінових вантажів. Кількість цих функцій дедалі буде збільшуватись завдяки створенню нових типів літаків, вертолітів та інших повітряних суден.

Великі відстані також легко долаються за допомогою повітряного транспорту; єдина незручність, яка може статись, це повітряні ями. Жоден вид вантажоперевезень не може конкурувати з авіаперевезеннями. Коли вантаж відправляють літаком, не потрібно кожного разу проходити процедуру контролю на митниці. Перевірка на митниці відбувається лише тоді, коли вантаж відправляють, і тоді, коли він прибуває на місце кінцевого призначення. Такий спосіб перевезень дуже надійний, тому що ризик того, що вантаж розкрадуть (на відміну від інших способів перевезення),

мінімальний. Товар може якимось постраждати лише при перевантаженні або ж у тоді, коли він проходить митний контроль [1].

Авіап перевезення класифікують за напрямком, типом завантаження та категорією вантажу (табл. 1.1):

Таблиця 1.1

Види авіап перевезень

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

За характером польотів їх поділяють на внутрішні, міжнародні та змішані. Внутрішні польоти виконуються у межах певної країни, а міжнародні – лише у міжнародному повітряному просторі. Змішані авіакомпанії, відповідно, виконують польоти як і у межах певної країни, так і

за її межами. Слід зазначити, що саме суто міжнародні авіакомпанії зустрічаються доволі рідко [3].

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

Таблиця 1.2

Види авіакомпаній за формою власності

Вид	Характеристика
Державні	Компанії повністю належать державі або ж контролюються пакетом акцій, яким володіє держава. Сьогодні майже не залишилось таких компаній, якими би повністю володіла держава – як правило, контрольний пакет акцій складає від 51 до 75 відсотків. Наприклад, British Airways та Air France.
Приватні	Компанії, які належать одній фізичній або юридичній особі. Наприклад, NetJets, Wheels Up, UTA тощо [2].
Корпоративні	Компанії, якою володіють усі акціонери. Проте контрольний пакет акцій належить лише одній особі, яка фактично управляє компанією.
Змішані	Компанії, які створені із залученням іноземного капіталу. В кожній країні існують свої умови для створення таких компаній: наприклад, у США відсоток іноземної власності не має перевищувати 25%, а у Великобританії – 33% [3].

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

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

Протяжність польотів регіональних авіакомпаній становить близько 3000 км, такі компанії здійснюють внутрішньорегіональні перевезення як у

межах однієї країни, так і за її межами. До таких перевезень відносять перевезення між країнами Скандинавського півострова, перевезення по Європі тощо [3].

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

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

За типом перевезення поділяють на пасажирські, вантажні та змішані. Пасажирські перевезення здійснюються спеціально обладнаними літаками для перевезення пасажирів. Як правило, також виконуються вантажні та поштові перевезення у спеціальних вантажних відсіках. Суто вантажні перевезення виконуються на спеціальних літаках, які мають потрібне обладнання. Авіакомпаній, які займаються лише вантажними перевезеннями, дуже мало: наприклад, DHL (США), TNT Express (Нідерланди), UPS (United Parcel Service, США) тощо [3].

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

За даними Skytrax World Airline Awards [4] до найбільших та найуспішніших авіакомпаній у 2019 році відносять:

1. Qatar Airways
2. Singapore Airlines
3. ANA All Nippon Airways
4. Cathay Pacific Airways
5. Emirates
6. EVA Air
7. Hainan Airlines

8. Qantas Airways

9. Lufthansa

10. Thai Airways

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

1. Вибухові речовини;
2. Розріджені, розчинені, зжаті газоподібні речовини;
3. Рідини, які легко спалахують;
4. Тверді речовини, які легко спалахують, а також речовини, які при контакті з водою можуть виділити гази, які легко спалахнуть;
5. Органічні пероксиди, а також речовини, які окислюються;
6. Отруйні речовини, інфекційні речовини;
7. Радіаційні вантажі або ж вантажі, які можуть виділяти радіацію;
8. Корозійні, їдкі речовини;
9. Інші небезпечні вантажі [5].

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

1. Маркувати вантаж або ж наділяти його певним спеціальним знаком, який буде повідомляти про його небезпечність; має бути додана інструкція поводження з ним;
2. До небезпечного вантажу має бути додана декларація «Dangerous Goods Declaration» і АWB-авіанакладна;
3. Перевезення небезпечних вантажів повинні здійснюватися у відповідності з вимогами IATA (ІКАО) [5].

Особливої уваги заслуговують заходи із забезпечення польотів, до яких відносять паливне забезпечення, аеродромне забезпечення, електросвітлотехнічне, забезпечення безпеки, прибирання, обслуговування тощо. Така діяльність має сертифікуватися.

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

Аеродромне забезпечення польотів має на меті підтримати льотні польоти поля аеродрому, аеродромних систем, а також споруд, які перебувають у постійній готовності для зльоту, маневрування, посадки та стоянки повітряних суден [6].

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

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

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

Прибирання в аеропортах. Розмір та ефективність підмітальних машин відрізняється в залежності від розмірів та інтенсивності руху в аеропортах: можуть використовуватись великі спеціальні машини для прибирання злітно-посадкової смуги, а також дрібніші, більш компактні, які використовують для прибирання рульових доріжок та зон обслуговування [7].

Організації-підрядники забезпечують комплекс робіт по догляду за повітряним судном під час його перебування на землі: прийом повітряного

судна, його підготовка до вильоту і випуск у політ. Таке обслуговування проводять диспетчери, клінінгова та багажна служби, цех бортового харчування тощо.

Коли літак приземлюється на місце стоянки, його оглядають техніки-інженери разом з екіпажем, іноді це відбувається за участю служби авіаційної безпеки. Після огляду та занесення результатів до бортового журналу, працівники клінінгової компанії його прибирають [7].

Щодо харчування, наприклад, на Boeing-737 є дві кухні – на носі та у хвості літака. Автоліфт кейтерингу (галузь харчування, яка надає свої послуги для різних видів заходів – доставка харчування до офісів, літаків, обслуговування бенкетів тощо) завантажує бортове харчування в обидві кухні, а їжу приймають на літак бортпровідники. Харчування потрапляє на борт відразу у візках, які потім бортпровідники розвозять салоном під час польоту [7].

Спецтранспорт та засоби механізації – це заходи, які здійснюються для виконання наземних транспортних послуг. Такі заходи підтримують аеропорти в експлуатаційному стані [6].

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

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

Адміністрування у аеропортах – включають послуги для екіпажів, представників авіакомпаній, а також іншим суб'єктам обслуговування (зв'язок, взаєморозрахунки, а також послуги, які пов'язані із взаємодією в аеропортах) [6].

Заходи з обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден, наприклад, керування повітряним судном перед вильотом та після прильоту,

послуги із розвантаження та завантаження. Сюди включають також харчування, миття, зняття зледеніння.

Заходи із обслуговування у районі аеродрому, які включають аварійне обслуговування, консультативне обслуговування, польотно-інформаційне обслуговування, диспетчерське обслуговування тощо.

Інформаційне обслуговування перед польотом – це забезпечення метеорологічною інформацією пасажирів та інших користувачів повітряного простору, яка необхідна для успішної підготовки та виконання польотів [6].

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

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

Радіотехнічне обслуговування польотів – заходи, які проводять різні служби для забезпечення регулярного повітряного руху [6].

Обладнання та авіаційна наземна техніка, яка підлягає до обов'язкової сертифікації:

- авіаційна наземна техніка;
- пошукове та аварійно-рятувальне обладнання;
- авіаційні паливно-мастильні матеріали та спеціальні рідини;
- обладнання для забезпечення авіаційної безпеки;
- аеродром;
- метеорологічне обладнання, що встановлене на аеродромі;
- світлосигнальне обладнання аеродромів;
- матеріали та техніка для експлуатаційного утримання штучних покриттів аеродрому;
- автоматизовані системи управління технологічними процесами аеропорту;
- радіотехнічне обладнання.

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

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

Відповідальність авіаперевізника перед вантажовласниками настає лише у тому випадку, коли подія, яка стала причиною шкоди вантажу, пошти, сталася під час перевезення (сюди також додають період, протягом якого перевізник ніс за них відповідальність), така відповідальність також настає у випадку, коли сталася затримка перевезення вантажу та пошти [8].

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

До числа страхувальників входять:

1. авіаційні перевізники;
2. експлуатанти та власники повітряних суден;
3. сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування;
4. експлуатанти аеропортів;
5. організації з надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;
6. фізичні та/або юридичні особи, які є замовили виконання авіаційних робіт та уклали відповідні угоди з їх виконавцем;
7. навчальні заклади, які можуть виконувати навчально-тренувальні польоти;
8. розробники та виробники цивільної авіаційної техніки, організації, які технічно обслуговують техніку, які можуть проводити випробувальні польоти (сюди включають й інші польоти з виробничої необхідності) [8].

1.2. Сучасні тенденції розвитку міжнародної авіації, альянси

Регулювання повітряного транспорту на національному рівні – це те, що спричинило появу авіаційних альянсів. Наприклад, угоди на рахунок відкритого неба застосовуються до комерційних авіап перевезень між Європою та США, такі перевезення здійснюються лише компаніями країн, які є учасниками таких угод. Угоди між авіакомпаніями стосуються не лише повітряного простору, а й інших, різних сфер діяльності. Звичайно, у минулому вони регулювали фінансування, інвестиції, вантажно-розвантажувальні роботи в аеропортах, а також – відкриття об'єднаних комерційних представництв [9].

Авіаційний альянс – це партнерське об'єднання авіаліній, що дає змогу досягти вищого рівня міжнародної співпраці у комерційних перевезеннях. Компанії об'єднуються у альянси з метою одержати більш високі прибутки та скоротити свої витрати. Усі компанії, які знаходяться у межах альянсу, юридично самостійні, але вони уніфікують такі елементи, як, наприклад, бонусні програми, системи бронювання, вони реалізують сумісні рейси, а також погоджують свої розклади польотів. Альянси виділяються своєю гнучкою організацією, спільним технічним розвитком та маркетингом.

Сьогодні міжнародні стратегічні альянси вступили у новий етап розвитку [9]. Члени альянсу переходять до співробітництва на рахунок певних заохочувальних програм для пасажирів (лише тих, які часто літають). Вони також укладають інтерлайн-угоди – угоди про взаємне визнання перевізної документації та проведення відповідних взаєморозрахунків. Усе це надає їм контроль над ринком авіаперевезень.

Окремої уваги заслуговують бонусні програми для тих пасажирів, які часто літають. Такі програми закріплюють пасажирів за певною авіакомпанією та перешкоджають їх переходу до інших. Першу бонусну програму, яка була розрахована для пасажирів, що часто літають, ввела у 1981 році в США авіакомпанія «American Airlines». Цю програму назвали «AAdvantage». У тому ж році ввели ще одну бонусну програму – «Mileage Plus», проте її ввела інша компанія, але теж американська, «United Airlines» [10].

Сьогодні ці програми стали надпотужним маркетинговим інструментом, який стає все більш ефективним, якщо реалізується у випадку його інтеграції до глобальних стратегічних альянсів. У чому полягає сутність бонусної програми? Коли пасажир здійснює польоти на літаках певної авіакомпанії, його персональний рахунок поповнюється. Зазвичай це відбувається пропорційно відстані та залежно від класу перевезення, проте бувають випадки, коли рахунок поповнюється пропорційно вартості квитка.

Сухопутні милі – це найбільш поширена одиниця вимірювання відстані в авіації. Тому найчастіше використовують саме цю одиницю, проте у деяких програмах використовують кілометри або ж бали (наприклад, «Iberia Plus»), які пропорційні відстані. Також буває, що бонуси або ж подібні нарахування прямо пропорційні тарифам, які застосовуються, або сегментам польоту – тобто кількості злетів-посадок.

Загалом усі бонусні програми поділяють на декілька видів (табл. 1.3):

Таблиця 1.3

Види бонусних програм

1	2
бонуси, які стосуються покращення умов перельоту – наприклад, додаткові зручності для пасажирів (підвищення класу, позачергове обслуговування, збільшена квота провезення багажу та інше);	бонуси, які стосуються безплатного перельоту, проте тут існує умова, що для того, щоб скористатися такою можливістю, потрібно здійснити приблизно 10-11 польотів на внутрішніх перельотах, або ж, якщо мова йде про міжнародні польоти, – то шість.

Оскільки компанії дуже часто мають партнерів (які реалізують свою діяльність поза межами авіаційної галузі), останнім часом поширилась практика конвертації бонусів з однією програми лояльності в іншу. Особливо це стосується зарубіжних країн, а найбільш поширена така практика у США. Оскільки такі програми лояльності існують у багатьох різних галузях, споживач має можливість «обміняти» якусь кількість своїх бонусів не лише на послуги авіакомпанії (наприклад, безплатний переліт), а також на послуги, які надаються партнерами цієї авіакомпанії. Це можуть бути звичайні товари, проживання в готелі або ж оренда автомобіля. Тому цінність таких «умовних одиниць» є набагато вищою для клієнтів усіх партнерських підприємств [11].

Також учасник бонусної програми може отримати якісь особливі послуги та/або можливості, якщо авіакомпанія входить до якогось альянсу. Тобто, якщо споживач накопичує такі «умовні одиниці», користуючись послугами однієї авіакомпанії, він може їх обміняти на послуги іншої авіакомпанії, але лише за умови, що обидві компанії є членами одного і того самого альянсу. Цим пояснюється домінуюча позиція альянсів на ринку – таким чином вони об'єднують та розширюють свою клієнтуру [10].

Щороку WalletHub оголошує найкращі програми лояльності, серед 10-ти розглянутих у 2020 році програм було обрано п'ять (табл. 1.4):

Таблиця 1.4

Найкращі бонусні програми

№	Авіакомпанія	Програма
1	Delta Air Lines	SkyMiles
2	United Airlines	MileagePlus
3	Alaska Airlines	Mileage Plan
4	Southwest Airlines	Rapid Rewards
5	JetBlue Airways	TrueBlue

За критерії були узяті: кількість щоденних рейсів, пункти призначення та країни, які обслуговувались, авіакомпанії-партнери та інші – усього було використано 23 показники.

Поки Delta Air Lines займає перше місце уже п'ятий рік поспіль, компанія United Airlines дуже швидко її наздоганяє. Також Southwest Airlines, незважаючи на те, що посідає усього лише четверте місце, має високий «бал» серед «легких» пасажирів – тих, що витрачають приблизно 574 дол. США у рік на польоти [12].

Співробітництво між альянсами також закріплюється по лінії обміну ідентифікаційними кодами, а не лише об'єднанням заохочувальних програм для споживачів. Відповідно до правил Міжнародної організації цивільної

авіації (ІКАО), авіакомпанії мають право надавати свої ідентифікаційні коди іншим авіакомпаніям для користування.

«Код-шерінг» – це угода між авіакомпаніями про спільну експлуатацію рейсів на одному маршруті. Якщо дві компанії укладають таку угоду, то одна з них вона фактично продає рейс, який може виконуватись іншою, проте за своїми цінами, під своїм номером рейсу та кодом.

Що таке ідентифікаційний код? Це присвоєння двох латинських букв кожному авіаперевізнику. Наприклад, «British Airways» має ідентифікаційний код BA, «American Airlines» – AA і так далі. Обмін кодами між двома авіаперевізниками виглядає так: вони підписують ділову угоду, у якій зазначено, що кожен з них отримує певну кількість блоків місць на польоти компанії-партнера із можливістю їх перепродати від свого імені. Тобто, якщо у розкладі польотів зазначено ZZ 135 – рейс 135, який виконується авіакомпанією ZZ, то насправді виявляється XX 246 або ж YY 789 [13].

Код-шерінг дозволяє авіакомпаніям розширювати свою географію польотів (або ж частоту польотів), не реалізуючи власних рейсів. Це дуже вигідно для авіакомпаній, тому що частота польотів не змінюється (або ж збільшується), але у небо піднімається рейс іншої авіакомпанії, тому це дуже велика економія. Код-шерінг корисний не лише для авіаперевізників, а й для пасажирів, якщо вони є учасниками бонусної програми принаймні однієї з компаній. Пасажир може обрати рейс, який вважає більш зручним для себе, навіть якщо це авіакомпанія, у програмі лояльності якої він не бере участь, і продовжувати накопичувати умовні одиниці бонусної програми. Усе це – основні переваги код-шерінгу над інтерлайн-угодами, тому що за інтерлайн-угодою пасажир не можуть брати участь у бонусній програмі компанії, якщо вони не є її учасниками (тобто, якщо пасажир купив квиток у компанії, яка не є перевізником).

За код-шерінгу, не залежно від того, у якої авіакомпанії пасажир купив квиток, за нього буде нести відповідальність компанія-перевізник, і усі претензії мають пред'являтися компанії-перевізнику.

Інтерлайн-угода – це визнання перевізної документації одного перевізника іншим. Дуже часто ці угоди доповнюються певними спеціальними тарифними угодами. Інтерлайн-угода дуже вигідна для авіакомпаній. Пасажир залучається до широкої мережі маршрутів за рахунок рейсів партнера – це основна мета інтерлайн-угоди. Така угода вигідна і для пасажирів також – для нього оформлюється єдиний квиток.

Наприклад, місцева авіакомпанія не здійснює рейси, які вам потрібні; раніше потрібно було купувати квиток до певного проміжного пункту, а потім купувати квиток у іншої компанії до місця призначення. Але завдяки інтерлайну можна купити єдиний квиток тоді, коли перевезення будуть здійснювати дві або більше компаній. Ще один плюс для пасажирів – цінова політика. Майже завжди переліт за такою угодою обходиться дешевше, ніж купівля різних квитків (наприклад, з місця відправлення до проміжного пункту та з проміжного пункту до місця призначення), тому що компанії запроваджують спеціальні тарифи на своїх ділянках перельоту. За інтерлайн-угодою відбувається також наскрізне перевезення багажу – коли пасажир може отримати свій багаж у кінцевому пункті подорожі без проміжної реєстрації.

Різниця між код-шерінгом та інтерлайн-угодою полягає у тому, що інтерлайн не включає у себе спільну реалізацію рейсу, як за код-шерінгу, а лише визнає авіаквитки, які виписані іншою авіакомпанією, за такі перельоти не нараховуються бонусні бали. Інтерлайн-угода дає змогу компаніям-учасникам оформити квитки на рейси партнера. Щодо пасажирів, то вони мають пам'ятати, що відповідальність за усі незручності несе та компанія, яка виконувала рейс, а не та, що продала квиток.

Один і той самий перевізник може входити у декілька альянсів з різною метою. Наприклад, компанія має базову угоду з іншою, і вона також може

бути повноправним членом альянсів (наприклад, комерційного) з іншими перевізниками. Існує три найбільші об'єднання на повітряному транспорті (табл. 1.5):

Таблиця 1.5

Найбільші світові альянси

№	Назва альянсу	Кількість повноправних членів
1	«Star Alliance»	27 повноправних членів
2	«SkyTeam»	20 повноправних членів
3	«Oneworld»	13 повноправних членів

Ці три альянси контролюють приблизно 60% усього світового обсягу пасажирських перевезень та охоплюють майже усі частини світу.

Найстарішим із існуючих альянсів є «Star Alliance», він також має найбільше представництво. Штаб-квартира альянсу розташована у Франкфурті, Німеччині. 14 травня 1997 року у цьому місті п'ять великих авіакомпаній об'єднались у альянс: Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways International та United Airlines (американська авіакомпанія).

«Star Alliance» став першим глобальним об'єднанням авіакомпаній, яке запропонувало своїм клієнтам польоти по всьому світу. Зараз члени альянсу реалізують різноманітні рейси, а їх варіативність є найбільшою у світі. Як результат – легке подорожування та швидкий зв'язок. Слоган альянсу «The Way The Earth Connects» також відображає основну мету альянсу та характеризує основні аспекти його діяльності [13].

У 2019 році Skytrax визнала «Star Alliance» найкращим авіаційним альянсом у світі [15].

«SkyTeam» – це другий за величиною альянс авіакомпаній. Він був створений 22 червня 2000 року чотирьома авіакомпаніями: Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines (американська авіакомпанія) та Korean Air. Штаб-

квартира альянсу знаходиться у Нідерландах, Амстердамі. Незважаючи на те, що «Star Alliance» – це перший за величиною та найстаріший альянс, саме «SkyTeam» впродовж останнього десятиріччя більш ніж втричі збільшив число своїх членів, вдвічі збільшив варіативність пунктів призначення, що дозволило пропонувати клієнтам рейси по всьому світу.

«SkyTeam» збільшує кількість своїх учасників, що спричиняє розширення діяльності на глобальному рівні. Альянс і дедалі планує поширювати свою діяльність, а також покращувати свої послуги та продукти, що чудово відображається у їхньому слогані: «Caring more about you» [16].

Третій за величиною альянс «Oneworld» був створений 1 лютого 1999 року п'ятьма провідними авіакомпаніями у світі: American Airlines, British Airlines, Canadian Airlines, Cathay Pacific Airways (флагманська авіакомпанія Гонконгу) та Qantas Airlines (найбільша авіакомпанія Австралії).

Штаб-квартира альянсу знаходиться у Нью-Йорку, США. Цей альянс – перший у світі міжнародний стратегічний альянс із централізованим менеджментом. Через рік після створення, у 2000 році, управлінська група (на чолі із Управляючим партнером – «One World Management Company») почала вести поточні справи альянсу. Управляючий партнер звітує Правлінню альянсу, що складається з керівників кожної компанії-учасниці альянсу [18].

«Oneworld», хоча і не є найбільшим альянсом у світі, проте це єдиний альянс, який повністю охоплює Австралію. Члени цього альянсу частіше всіх нагороджувались у авіатранспортній індустрії, а сам «Oneworld» – один із частих переможців різноманітних міжнародних нагород для альянсів авіаліній [17].

Альянси займають лідируючі позиції на ринку авіаперевезень, провідні позиції в них займають переважно класичні магістральні перевізники і лише невелику питому вагу займають низькотарифні компанії, які лише набирають свою силу. Це свідчить про схильність до історичного коріння, оскільки створення альянсів ініціювали традиційні європейські та американські

компанії, які ще до вступу до альянсу мали не одне десятиліття історії. Такі компанії часто стають материнськими для тих низькотарифних дочірніх підприємств, тому що вони більш гнучкі та краще сприймають потреби ринку авіаперевезень, які у наш час дуже швидко змінюються.

Отже, у глобальних міжнародних альянсах співіснують дві моделі авіаперевізнього бізнесу, які у той же час доповнюють одна одну: класична та низькотарифна. Така модель співіснування найбільш конкурентоспроможна, а також життєздатна, про що говорять виробничі показники альянсів. Слід зазначити, що прогрес у розвитку високошвидкісного наземного транспорту (наприклад, залізничного) та його популяризація може призвести до того, що низькотарифні перевізники почнуть домінувати на традиційному ринку.

«Deutsche Bahn», найбільший залізничний оператор Європи (а також стратегічний партнер IATA), співпрацює із «Oneworld» у галузі комбінованих перевезень, тобто використовуючи і авіаційний, і залізничний види транспорту. «Deutsche Bahn» дає змогу своїм клієнтам скористатися послугами високошвидкісного потягу Intercity-Express, який зв'язує багато міст Німеччини із Бельгією, Францією, Нідерландами, Австрією, Угорщиною, Швейцарією та Данією. Оскільки у двох інших глобальних альянсів число членів із Європи дещо більше («Star Alliance» – 12, «SkyTeam» – 7), «Oneworld» компенсує таким чином нестачу своїх партнерів. Ще однією причиною є формування замкнутого технологічного ланцюга транспортного обслуговування клієнтів, а також збільшення числа учасників програм заохочення пасажирів, які часто літають. Наприклад, у «SkyTeam» частка учасників таких програм складає не менш ніж 38%, а у «Oneworld» приблизно 30% [18].

Історія трьох глобальних альянсів свідчить про їх стійку структуру та грамотний підхід до управління ними. Наприклад, управляюча компанія «Star Alliance Services GmbH» контролює діяльність учасників «Star Alliance». Ця компанія розробляє та просуває проекти, певні ініціативи, які були узгоджені авіакомпаніями, а головна мета – досягнення довгострокової прибутковості

акціонерів-перевізників. Усе це: діяльність управляючої компанії, співпраця перевізників – сприяє збереженню за «Star Alliance» лідируючого статусу серед глобальних альянсів.

Що стосується «SkyTeam», у 2009 році оголосили про створення управляючої компанії, яка займається розробленням та реалізацією планів та рішень ради керівників альянсу, просуває на ринок нові послуги, продукти, а також координує діяльність усіх учасників альянсу.

1.3. Нормативно-правове забезпечення ринку авіаперевезень, державні акти та стандарти

Як правило, співпраця держав з різноманітних питань щодо міжнародних польотів, авіаперевезень та повітряних сполучень реалізується у формах міжнародних звичаїв та домовленостей. Конвенція, протокол до конвенції, угода, договір, меморандум та обмін нотами – це найменування таких домовленостей, які використовуються у міжнародному повітряному праві [19].

Міжнародні угоди можна розділити на багатосторонні та двосторонні. Прикладами багатосторонніх договорів (угод) є Варшавська конвенція, яка була укладена у 1929 році, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року, Монреальська конвенція 1999-го року та Кейптаунська конвенція від 2001 року. Багатосторонні конвенції про боротьбу з актами незаконного втручання займають особливе місце. До них належать (табл. 1.6):

Таблиця 1.6

Багатосторонні конвенції про боротьбу з актами незаконного втручання

№	Назва	Рік укладення
1	Токійська конвенція	1963
2	Гаазька конвенція	1970
3	Монреальська конвенція	1971

4	Протокол до Монреальської конвенції	1988
---	-------------------------------------	------

Угоди про повітряне сполучення належать до двосторонніх угод. Загалом вони охоплюють лише міжнародні регулярні повітряні сполучення, але в окремих випадках можуть також врегульовувати міжнародні нерегулярні повітряні сполучення [20].

Стандарти та рекомендовану практику, які були прийняті Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), відносять до допоміжних джерел міжнародного повітряного права. Це забезпечує однаковість правил, які стосуються міжнародних повітряного транспорту та аеронавігації.

Закладені у міжнародні стандарти ІКАО параметри безпеки спонукають держави користуватися ними, хоч ці стандарти і не є строго обов'язковими. Вони засновані на світовому досвіді авіації і держави мають право на свій розсуд обирати, застосовувати їх чи ні у своїй національній практиці. Проте, оскільки держави користуються цими стандартами, сформувалися певні звичаї, які сьогодні надають стандартам ІКАО обов'язковий характер [20].

Велике значення з питань правового регулювання діяльності міжнародних повітряних перевезень мають угоди між визначеними авіакомпаніями (перевізниками). Ці угоди врегульовують питання з комерційного та технічного обслуговування повітряних перевезень. Порядок використання комерційних прав, які передбачаються угодами про повітряне сполучення, також визначається цими угодами. Загальні двосторонні угоди держав про встановлення міжнародних авіаційних служб на рівні перевізників мають специфічний характер саме завдяки таким операціям. Це дозволяє їм перейти до безпосереднього функціонування таких комунікацій на практиці. Експлуатаційні угоди – це підпорядкованість угод між авіаперевізниками з питань вирішення практичних проблем, які пов'язані з експлуатацією міжнародних повітряних сполучень. Оскільки ці угоди

регулюють цивільно-правові, комерційні, техніко-експлуатаційні, інформаційні та інші – загалом, приватно-правові, – відносини щодо польотів та перевезень між перевізниками з різних держав, то їх слід вважати джерелами міжнародного приватного права.

Ці угоди укладаються авіакомпаніями при розвитку та доповненні двосторонніх договорів, тому за своєю юридичною природою вони не є міжурядовими. Щоб це реалізувати, призначені авіаперевізники наділяються договірною правоздатністю (надається державами), яка характеризується деякою договірною свободою на рахунок змісту двосторонніх угод з різних питань реалізації регулярних перевезень за встановленими повітряними маршрутами. Проте умови та/або вимоги, які передбачені міжурядовими угодами про повітряне сполучення, обмежують цю свободу. Однією з таких вимог є вимога дотримуватись національних законів та правил сторін міжурядової угоди з вирішення питань співпраці на рівні призначених перевізників. Перевізники, які підписують комерційні, інформаційні, технічні та інші угоди, зобов'язані виконувати цю вимогу, а також приймати норми, які не суперечать національним законам. У разі порушення цієї вимоги держави мають право оскаржувати законність угод, які прийняли перевізники, навіть доходючи до припинення дії таких угод. Тому перевізники мають діяти обачно, бути виваженими та ретельними при укладанні угод між собою [19].

З принципу повного та виключного суверенітету над повітряним простором впливає принцип процедури дозволу на міжнародні польоти у суверенному повітряному просторі. Згідно із цим принципом, будь-які міжнародні польоти, які здійснюються іноземними компаніями або приватними особами, допускаються лише у тому випадку, якщо суверенна держава дала на них дозвіл.

Принцип процедури дозволу формує правову основу повноважень держави щодо правового регулювання міжнародних польотів на її території. Усі ці повноваження можна прослідкувати у виконавчій, законодавчій та

судовій сферах. Наприклад, у законодавчій сфері держава на свій розсуд регулює:

1. обов'язкові до виконання вимоги при здійсненні міжнародних польотів на території держави;
2. заходи щодо запобігання та припинення польотів у суверенному повітряному просторі без своєї згоди;
3. заходи з контролю за міжнародними рейсами над територією держави;
4. підстави законності міжнародних польотів (міжнародні договори, спеціальні дозволи та інше);
5. міри покарання за порушення встановленого дозвільного порядку;
6. порядок видачі дозволів національним та іноземним авіаперевізникам на здійснення міжнародних повітряних перевезень [19].

Що стосується виконавчої сфери, держава сама призначає повноважні органи з повітряного транспорту. Ці органи відповідають за врегулювання усіх аспектів (технічних – наприклад, аеронавігації та авіаційної безпеки, економічних, комерційних) цивільного повітряного транспорту. Функції контролю за дотриманням порядку дозволу у сфері аеронавігації виконують органи управління повітряним рухом (далі – УПР). Вони стежать за усіма міжнародними польотами (національних та іноземних повітряних суден), починаючи від часу перетину ними державного кордону і закінчуючи посадкою в аеропорту призначення. Так само органи УПР регулюють та контролюють виліт національних та іноземних повітряних суден з аеропорту вильоту і аж до їх виходу за межі державних кордонів. Проте важливо пам'ятати, що органи УПР не здійснюють охорону повітряних кордонів – вони лише контролюють процес польоту суден. Функції з охорони повітряних кордонів виконують органи протиповітряної оборони.

Цивільне повітряне судно, коли вилітає за межі держави, у якій воно зареєстроване, перетинає не лише кордони своєї держави, а й межі інших

держав. Політ визнається міжнародним, якщо існує факт перетину державного кордону – це є основним критерієм [20].

До сфери внутрішньої компетенції держави відноситься регулювання міжнародних польотів. Чиказька конвенція, яка була укладена 1944 року, виходить із визнання цього факту. Відповідно до ст. 11 Чиказької конвенції, закони та правила, «що стосуються допуску на її територію або відбуття з її території повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації», застосовуються «до повітряних суден усіх Договірних держав незалежно від їх національності і дотримуються такими повітряними суднами при прибутті, вибутті або під час перебування в межах території цієї держави». Цим самим держави-учасниці Чиказької конвенції постановили, що закони кожної країни, які регулюють польоти в суверенному повітряному просторі, взаємно визнаються, а також дотримуються в межах території інших держав при міжнародних польотах повітряних суден їх реєстрації [21].

Так само в обов'язковому порядку двосторонні угоди про повітряне сполучення містять статтю про реалізацію законів щодо допуску та вильоту стосовно повітряних суден іншої сторони (табл. 1.7).

Таблиця 1.7

Питання міжнародних польотів, які регулюються національним
повітряним законодавством

1	управління і аеронавігаційне обслуговування міжнародних польотів
2	припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації
3	забезпечення безпеки міжнародних польотів
4	здійснення аеронавігації
5	виліт національних і іноземних повітряних суден за межі державної території
6	допущення іноземних повітряних суден у межі суверенного повітряного простору

Коли держава допускає польоти у своєму повітряному просторі, вона визначає також порядок проходження іноземного повітряного судна над своєю територією. Це включає місце посадки судна та його маршрут польоту.

«Транзитний проліт». У міжнародній практиці повітряних сполучень часто обговорюються випадки транзиту. Мається на увазі проліт іноземного повітряного судна в межах держави – з посадкою або без, з технічних некомерційних цілей або ж з комерційних цілей, що є частиною повітряного маршруту, який починається та закінчується за межами транзитної держави. Право дозволу або заборони транзиту через свою територію знаходиться виключно в компетенції кожної держави. Держава на свій розсуд вирішує це питання згідно із принципом дозвільного порядку польотів, на якому і засноване це право [20].

Повітряні судна держави можуть літати над територією іншої держави без посадки (або з посадкою у некомерційних цілях) лише у тому випадку, якщо обидві держави є учасницями Чиказької багатосторонньої угоди від 1944 р. (угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях або про «дві свободи» повітря). Також ст. 5 Чиказької конвенції зазначає, що формально існує можливість транзитних польотів без посадки через території держав без їх попереднього дозволу. Однак застереження, які містяться у тій же статті конвенції, настільки широкі, що використовуються державами для виправдання отримання дозволу на здійснення над своєю територією транзитних польотів без посадки [20].

Отже, можна зробити висновок, що міжнародний повітряний транзит регулюється або двосторонніми угодами про повітряне сполучення, або ж національним законодавством.

Щодо правового режиму повітряного простору, то його визначає режим території, над якою він розташований. Якщо повітряний простір розташований над державною територією, то на нього діє суверенітет держави. Якщо ж він розташований за межами державної території, то

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

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

Усі ці види повітряних просторів відносять до міжнародного повітряного простору [20].

Що стосується свободи польотів над відкритим морем та інших свобод, які діють над відкритим морем, то з юридичної точки зору цей простір не підпорядковується жодному суверенітету будь-якої держави та знаходиться у вільному та рівному користуванні усіх держав. Повітряний простір над цією частиною Світового океану, включаючи територіальне море, розташований за межами державної території.

Єдність правового статусу відкритого моря і розташованого над ним повітряного простору засвідчує те, що відкрите море та повітряний простір над ним юридично нічим не відрізняються. Тому і простір, і море є однаково відкритими та вільними, це дає змогу вільно здійснювати не лише польоти повітряних суден, але й інші види діяльності – наприклад, наукові. З мовчазної згоди держав (прибережних та неприбережних) проводиться така або ж подібна практична діяльність. Сутність цієї діяльності полягає у проведенні наукових досліджень, вивченні метеорологічної обстановки та стану навколишнього середовища. Як наслідок цього всього і виникла свобода повітряного простору, яка, однак, не дорівнює поняттю «свободи польотів» [19].

Свобода повітряного простору над відкритим морем – це традиційна норма міжнародного права, яка виникла у другій половині ХХ століття. Поява нових видів діяльності в повітряному просторі відкритого моря

(дослідницька, космічна та ін.) зумовила появу цієї свободи повітряного простору. Один із видів такої діяльності – забезпечення безпечних умов використання повітряного простору для усіх типів повітряних суден під егідою ІКАО. Проте існує норма, яка у свій час визначила статус та режим повітряного простору над відкритим морем – свобода польотів. Формування та затвердження цієї норми відбувалося у рамках міжнародного морського права, а не повітряного, хоч у 1910 році у Вероні, на Міжнародному юридичному конгресі, запропонували вважати повітряний простір суб'єктом суверенітету, а простір над відкритим морем так само вільним, як і море, над яким він розташований. Свобода польотів уперше була визнана в Женевській конвенції про відкрите море від 1958-го року, вона встановила, що свобода відкритого моря включає, серед іншого, свободу літати над ним. На зміну Женевській конвенції прийшла Конвенція ООН з морського права (1982 р.), у якій також визнається свобода польоту над відкритим морем [22, 23].

У Конвенції також визначені статус та режим виключної економічної зони як частини відкритого моря, прибережні держави можуть здійснювати до неї певні строго встановлені права економічного характеру. Така зона визнається районом моря, що починається «за межами територіального моря і прилягає до нього», проте не підлягає суверенітету прибережної держави – це зазначено у 55 статті Конвенції. Відповідно, повітряний простір над виключною економічною зоною також не підкоряється суверенітету прибережної держави. Важливо зазначити, що якщо морський простір економічної зони підлягає певному правовому режиму, то такий режим не буде застосовуватись до повітряного простору, лише до морського. Тобто, повітряний простір над економічною зоною у тій же мірі відкритий та вільний, як і повітряний простір над відкритим морем. Прибережні та неприбережні держави, як зазначено у 58 статті Конвенції, мають право користування свободою польоту в повітряному просторі над економічною зоною, так само, як і над відкритим морем [23].

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

1. здійснення наукових досліджень;
2. забезпечення безпеки польотів для літаків (цивільних та військових) у повітряному просторі, який розташований над економічною зоною та відкритим морем;
3. надання допомоги пошкодженим літакам та/або кораблям;
4. використання радіотехнічних засобів для обслуговування польотів;
5. проведення спостережень за ситуацією в морі в інтересах торгових, промислових, дослідницьких та інших суден;
6. здійснення юрисдикції над повітряними суднами, які мають закріплені за державою реєстрацією;
7. проведення випробування ракет.

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

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

Що стосується режиму польотів над міжнародними протоками, то для використання простору в інтересах міжнародного співтовариства також має значення режим проходу морських суден. Найбільш гостро це стосується тих проток, які з'єднують одну частину відкритого моря з іншою. Це питання розглядається та вирішується у Конвенції, у третій частині, яка має назву «Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства». Проте не всі міжнародні протоки підпадають під дію цієї статті. Варто розрізняти чотири категорії таких проток, кожна з яких має свій правовий режим [23].

Спеціальний режим. У часи до 1982 року, до часу, коли була прийнята Конвенція, існували міжнародні договори щодо Чорноморських, Балтійських та Магелланових проток відповідно. У третій частині Конвенції вказано, що вона не визначає правового режиму проток, прохід по яким уже перебуває в компетенції інших міжнародних конвенцій, які були прийняті до підписання Конвенції. Детально про це говориться у ст. 35, де вказано, що режими проходу та прольоту в них не відрізняються від звичайної свободи прольоту та проходу [23].

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

Транзитний прохід та проліт. Такий проліт стосується лише тих проток, які з'єднують дві частини відкритого моря або виключної економічної зони. Наприклад, Сінгапурська, Корейська, Гібралтарська, Ла-Манш та інші протоки відносяться до цієї категорії [23].

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

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

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

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

Усі ці права та правила формують зміст права транзитного прольоту.

Отже, можна зробити висновок, що транзитний проліт – це об’єкт міжнародного правового регулювання. Конвенція ООН визнає права усіх держав на вільне використання міжнародних проток, які перекриті територіальними водами [23].

Транзитний проліт над чорноморськими протоками. У 1936 році була укладена Конвенція Монтре, у якій затверджується, що певні зобов’язання щодо забезпечення польотів цивільних повітряних суден над чорноморськими протоками має Туреччина. Проліт над ними дозволений тільки у тому випадку, коли дотримуються певні умови, такі як:

1. держава повинна повідомити турецький уряд про політ;
2. політ може відбутись лише за встановленим повітряним маршрутом;
3. потрібно повідомити принаймні за три дні турецькому урядові про епізодичні рейси, а що стосується регулярних, то необхідно надати інформацію про дату прольоту [24].

У Конвенції ООН від 1982 року зазначено, що проліт через Чорноморські протоки може ототожнюватись із реалізацією свободи прольоту між замкнутим морем (йдеться про Чорне море) та відкритим морем (Середземним морем). Це відбувається тому, що Чорне море відноситься до тієї категорії морів, які оточені двома або більше державами, а також сполучені з іншим морем чи океаном [23].

Проліт над Балтійськими протоками. Балтійське море сполучене із Північним морем та Атлантичним океаном лише трьома природними шляхами: Великим та Малим Бельтом та Зундом. Прибалтійські країни з’єднуються через ці протоки практично з усіма державами світу. Копенгагенський трактат від 1857 року – це документ, у якому визнається свобода судноплавства по міжнародним морським шляхам через Балтійські протоки. А отже, з цього витікає також свобода повітряних суден на проліт над цими протоками.

Висновки до розділу 1

Однією з найбільш пріоритетних та важливих галузей економіки є авіатранспортна галузь, вона вносить величезний вклад у розвиток зовнішньоекономічної діяльності, вона забезпечує захист інтересів держав на міжнародному ринку, а також задовольняє потреби споживачів – населення. Показник розвитку авіатранспортної галузі – це одна із ключових складових економічного та технологічного розвитку.

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

Сьогодні авіакомпанії об'єднуються у альянси задля отримання більших прибутків та зменшення витрат. Авіаційні альянси дозволяють досягнути найвищого рівня міжнародної співпраці. Компанії, які знаходяться у межах альянсу, уніфікують певні елементи своєї діяльності, такі як бонусні програми та системи бронювання, їм також доводиться погоджувати свої розклади польотів, і вони можуть проводити сумісні рейси.

Щодо правового забезпечення, у галузі повітряного транспорту поєднуються міжнародно-правовий та наднаціональний рівні правового регулювання. Відносини у повітряному просторі сьогодні регулює в основному Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року, але Конвенція ООН з морського права (1982 р.), у якій визначається свобода польоту над відкритим морем, також має певне значення.

Щодо правового забезпечення на рівні держави, то існують певні органи, які встановлюють порядок авіаційних перевезень та реалізують державну політику у сфері авіаперевезень.

РОЗДІЛ 2

РИНОК АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

2.1. Загальна характеристика ринку міжнародних авіап перевезень

Інфраструктура – головна умова роботи для повітряного транспорту. Оскільки ця інфраструктура досить складна, сьогодні міжнародні аеропорти – це складні інженерно-технічні споруди із сучасним устаткуванням. Перший у світі аеропорт був побудований у Кенігсбергу, Девау, у 1919 році. За даними airportcodes.io, які були зібрані у жовтні 2019 року, найбільша кількість аеропортів знаходиться у США, їх налічують 20303. Найменше – у ряді острівних країн та деяких країнах Азії (рис. 2.1).

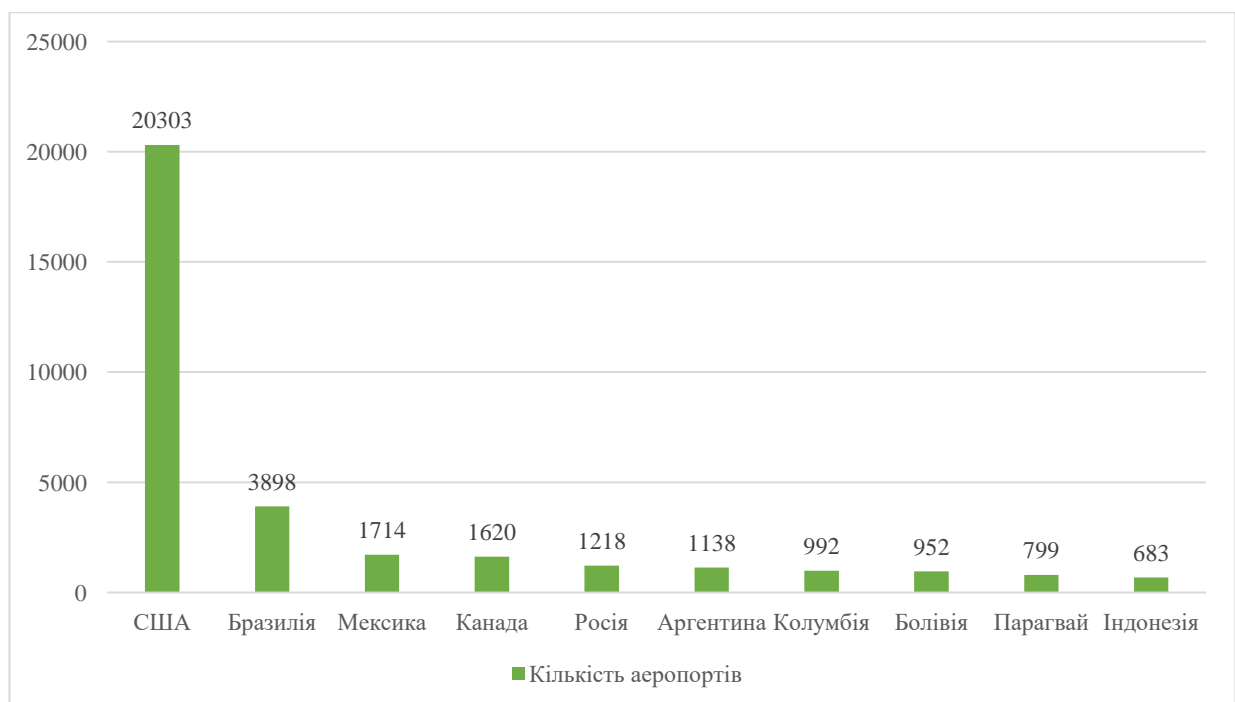


Рис. 2.1. Країни із найбільшою кількістю аеропортів [25]

В Україні налічується 50 аеропортів, чотири з яких класифікують як великі, 21 – як середні та 25 – як малі аеропорти [26]. На перші 10 країн припадає приблизно 63% усіх аеропортів та аеродромів світу. 29 країн із 237

мають по одному аеропорту, а із усього загального числа аеропортів лише 1100 з них – міжнародні. Ці аеропорти відкриті для прийому та відправки повітряних суден, які виконують міжнародні повітряні перевезення, в них здійснюється прикордонний та митний контрольі.

У 2019 р. за пасажиропотоком та вантажообігом у першу десятку увійшли наступні аеропорти:

1. міжнародний аеропорт (МА) Хартсфілд-Джексон, Атланта;
2. МА Пекіну Шоуду;
3. МА Лос-Анджелес;
4. МА Дубай;
5. МА Токіо (Ханеда);
6. МА О'Хара, Чикаго;
7. Аеропорт Хітроу, Лондон;
8. МА Пудун, Шанхай;
9. Аеропорт Париж – Шарль-де-Голль;
10. МА Даллас/Форт-Верт (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Обсяги перевезень через найбільші аеропорти світу у 2019 р.

Місце	Аеропорт	Число пасажирів, які відправились, та пасажирів, які прибули			Кількість польотів, здійснених повітряними суднами		
		2019, тис	2018, тис	2019/2018, %	2019, тис	2018, тис	2019/2018, %
1	МА	110	107	2,9	904	895,7	1,0
	Хартсфілд-Джексон, Атланта	531	394				
2	МА Пекіну	100	100	-1,0	594	614,0	-3,2
	Шоуду	011	983				

Продовження табл. 2.1

3	МА Лос-Анджелес	88 068	87 534	0,6	691	707,8	-2,3
4	МА Дубай	86 397	89 149	-3,1	373	408,3	-8,6
5	МА Токіо (Ханеда)	85 505	87 503	-2,3	458	453,5	1,1
6	МА О'Хара, Чикаго	84 649	83 339	1,6	920	903,7	1,8
7	Аеропорт Хітроу, Лондон	80 888	80 126	1,0	478	477,8	0,0
8	МА Пудун, Шанхай	76 153	74 006	2,9	512	504,8	1,4
9	Аеропорт Париж – Шарль-де-Голль	76 150	72 230	5,4	483	488,1	-1,1
10	МА Даллас/Форт-Верт	75 067	69 113	8,6	720	667,2	7,9
11	МА Гуанчжоу Байюнь	73 395	69 769	5,2	491	477,4	2,9
12	Аеропорт Амстердаму Схіпхол	71 707	71 053	0,9	516	517,7	-0,4
13	МА Гонконг	71 415	74 517	-4,2	430	439,2	-2,0

Продовження табл. 2.1

14	МА Інчхон	71 204	68 351	4,2	407	390,2	4,2
15	Аеропорт Франкфурт- на-Майні	70 556	69 510	1,5	514	512,1	0,4
16	МА Денверу	69 016	64 495	7,0	632	595,5	6,1
17	МА імені Індіри Ганді, Нью-Делі	68 491	69 901	-2,0	466	480,7	-3,0
18	Аеропорт Сінгапуру Чангі	68 283	65 628	4,0	386	390,8	-1,3
19	МА Суварнабхумі, Бангкок	65 422	63 379	3,2	381	370,3	2,9
20	МА імені Джона Кеннеді, Нью- Йорк	62 551	61 588	1,6	456	455,5	0,1
21	МА Куала- Лумпур	62 336	60 013	3,9	408	398,8	2,4
22	Аеропорт Мадрид – Барахас імені Адольфо Суареса	61 707	57 863	6,6	426	409,8	4,0

Продовження табл. 2.1

23	МА Сан-Франциско	57 419	57 708	-0,5	458	470,2	-2,5
24	МА Ченду	55 859	52 951	5,5	367	352,1	4,2
25	МА Сукарно-Хатта, Джакарта	54 497	66 908	-18,6	391	463,1	-15,6
Усього		1 847 278	1 825 012	1,2	12 863	12 844	0,1

Щодо парку повітряних суден, то їх кількість у 2019 році зросла майже на 30%, починаючи з 2010 року [27]. Значне зростання почалося у 2013 році, у 2019-му досягнувши позначки у 31023 одиниць (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Парк комерційних транспортних повітряних суден держав-членів ІКАО на кінець року у період 2010-2019 рр.

Рік	Турбореактивні		Турбогвинтові		Загальна кількість повітряних суден усіх типів
	Кількість	%	Кількість	%	
2010	20 904	87,5	2 976	12,5	23 880
2011	21 543	87,7	3 009	12,3	24 552
2012	22 255	88,1	2 997	11,9	25 252
2013	22 893	88,2	3 061	11,8	25 954
2014	23 587	88,5	3 066	11,5	26 653
2015	24 259	88,7	3 093	11,3	27 352
2016	25 060	88,9	3 117	11,1	28 177
2017	26 100	89,3	3 136	10,7	29 236
2018	27 183	89,5	3 196	10,5	30 379
2019	27 790	89,6	3 233	10,4	31 023

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

На рис. 2.2 можна спостерігати наочно зростання кількості турбореактивних літаків та зменшення кількості турбогвинтових. Оскільки зростання кількості турбореактивних літаків було більш значним, ніж зменшення кількості турбогвинтових, то і загальна кількість усіх типів повітряних суден зростала.

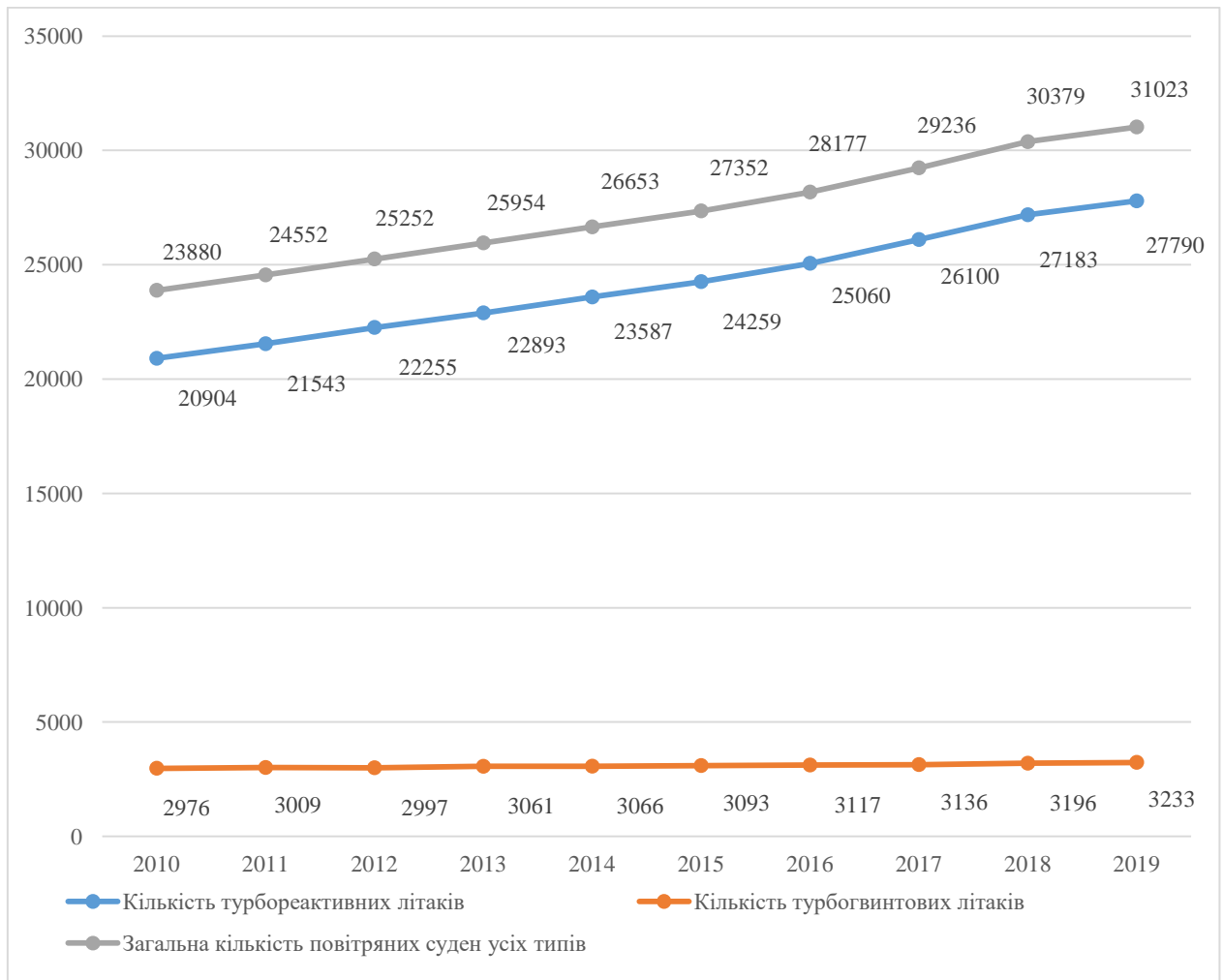


Рис. 2.2. Парк комерційних повітряних суден

Основний предмет розробок сьогодні – це збільшення швидкості літаків. Агентство DARPA, яке займається перспективними військовими розробками, повідомляло про випробування гіперзвукового літака. Такі

випробування проводились двічі – у 2010 та 2011 році. Оскільки з цих двох випробувань було зібрано достатньо інформації, подальші випробування були відмінені. Такий літак дозволяє досягти протягом години будь-якої точки земної кулі [28].

Літаки з великою вантажопідйомністю призначені для вантажних авіап перевезень – для таких навіть будують спеціальні термінали. Хоча частка повітряного транспорту у вантажообігу всіх видів транспорті досить невелика, у сучасних умовах міжнародного поділу праці, а також за зростання потреби у доставці термінових вантажів, його роль набуває усе більшого значення. Як наслідок, поширюється боротьба за клієнтуру між авіацією та автотранспортом.

Щодо ринку техобслуговування, на ньому домінують США та Європа. Саме тут перебуває більшість головних компаній у галузі. Проте, незважаючи на це, найбільшою компанією із техобслуговування є китайська компанія «Наесо», вона базується у Гонконзі. Американська компанія «Delta Airlines Techops» та французька «Air France Industries/KLM» знаходяться на другому та третьому місцях відповідно. Також цікаво, що за обслуговуванням несучих конструкцій лідерство належить Азії, а двигунів – Європі [29].

Галузь повітряного транспорту найбільш глобалізована, вона характерна високою концентрацією та входженням великих підприємств у транснаціональні корпорації. Майже половина усіх перевезень – пасажирських та вантажних – виконується провідними компаніями США (33,6%), Японії (5,9%) та Німеччини (4,6%). Про високу розвиненість галузі у США свідчить те, що серед десяти найбільших компаній у світі п'ять із них – американські: Northwest Airlines, Southwest Airlines, American Airlines, United Airlines, Delta Airlines. Приблизно 70% загальносвітового вантажообігу здійснюється на регулярних лініях.

Ураховуючи колосальне забруднення навколишнього середовища, компанії усе більше починають турбуватися про його захист та паливну

економічність. Можливе вирішення цієї проблеми – це розробка літаків вертикального й укороченого зльоту. Щоб підвищити рентабельність авіаліній, компанії виконують нерегулярні комерційні рейси, тим самим посилюючи конкурентну боротьбу.

На ринок повітряних перевезень відчутно впливає політична та/або економічна нестабільність. А нестабільність розвитку повітряного транспорту, у свою чергу, впливає на забезпечення національної безпеки.

Згідно із звітом ІКАО, найбільша кількість актів незаконного втручання була у 2014 та у 2015 роках [27]. У тих же роках і спостерігається найбільше число людей, які постраждали від цього (334 та 403 загиблих відповідно) (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Авіаційна безпека

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Кількість актів незаконного втручання	14	6	10	8	21	13	9
Захоплення	0	0	1	1	2	2	2
Спроби захоплення	1	2	2	0	2	2	0
Напади на об'єкти	1	0	2	3	9	2	5
Спроби нападу на об'єкти	0	0	0	0	0	2	0
Кількість актів диверсій	1	1	0	1	1	4	2
Інші акти	11	3	5	2	7	1	0
Поранені	13	152	44	7	44	6	319
Загинули	6	35	20	34	334	403	58

З 2017 року застосовується нова розбивка актів незаконного втручання по категоріям, яка виглядає так (табл. 2.4):

Таблиця 2.4

Акти незаконного втручання

Рік	2017	2018	2019
Напади на повітряне судно у польоті	1	0	2

Продовження табл. 2.4

Напади на аеропортні/інші авіаційні об'єкти	9	15	10
Напади із використанням ПС у вигляді зброї	1	1	2
Кібер-атака, яка загрожує авіаційній безпеці	1	1	5
Незаконне захоплення ПС	2	2	3
Інші акти	7	16	25
Поранені	9	10	12
Загинули	8	8	6

Що стосується подій, які відбувалися з 2017 року, то тут не можна говорити про позитивну чи негативну динаміку актів незаконного втручання. Число нападів, захоплень та усіх можливих атак залишається низьким. Проте, проаналізувавши дані з 2010-го року, можна сказати, що сьогодні таких подій набагато менше, що свідчить про грамотне регулювання на за перетин подібних актів незаконного втручання.

2.2. Аналіз міжнародних та внутрішніх пасажирських перевезень

Щодо цивільної авіації, то на сьогодні це є найбільш дорогим видом транспорту, тому великі обсяги авіаперевезень стосуються країн із високим економічним розвитком, а також тих країн, географічне положення яких сприяє розвитку цивільної авіації. З цього випливає, що основна характеристика світового повітряного транспорту – це висока концентрація регіональних перевезень.

За даними ІКАО у 2019 році кількість перевезених пасажирів, порівняно з попередніми роками, мала незначне зростання (3,6%, що на 2,9% менше, ніж у попередньому році). Проте, якщо говорити про виконані

пасажиро-кілометри, то їх число мало дещо більший приріст – 4,9% (що на 2,4% менше, ніж у попередньому 2018% році) [27]. Загалом спостерігається позитивна тенденція щодо перевезення пасажирів (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Міжнародні та внутрішні пасажирські комерційні перевезення у світі

Рік	Пасажири, млн	Річний приріст, %	Пасажиро-км, млн	Пасажиро-км, річний приріст, %
2010	2 708	8,7	4 930 250	8,0
2011	2 873	6,1	5 254 557	6,6
2012	3 007	4,6	5 535 641	5,3
2013	3 141	4,5	5 839 696	5,5
2014	3 320	5,7	6 188 735	6,0
2015	3 560	7,2	6 652 791	7,5
2016	3 798	6,7	7 144 498	7,4
2017	4 066	7,1	7 716 542	8,0
2018	4 331	6,5	8 278 782	7,3
2019	4 486	3,6	8 685 667	4,9

Якщо детально зупинитись на саме міжнародних комерційних перевезеннях, то тенденція залишається тією ж – незначний спад річного приросту, який стосується і перевезених пасажирів, і виконаних пасажиро-кілометрів [27]. У 2019 році річний приріст перевезених пасажирів становив 4,3%, що на 2,6% менше, ніж у попередньому році, а виконаних пасажиро-кілометрів – 4,7%, що менше 2,4% від приросту попереднього року (табл. 2.6):

Таблиця 2.6

Дані про міжнародні пасажирські комерційні перевезення у світі

Рік	Пасажири		Пасажиро-км	
	млн	Річний приріст, %	млн	Річний приріст, %

2010	1 040	10,6	3 035 975	8,5
2011	1 129	8,5	3 267 310	7,6

Продовження табл. 2.6

2012	1 196	6,0	3 467 695	6,1
2013	1 258	5,2	3 665 539	5,7
2014	1 339	6,4	3 893 301	6,2
2015	1 443	7,7	4 183 411	7,5
2016	1 552	7,6	4 504 556	7,7
2017	1 659	6,9	4 883 279	8,4
2018	1 773	6,9	5 230 145	7,1
2019	1 850	4,3	5 478 491	4,7

Аналізуючи коефіцієнти завантаженості при виконанні міжнародних та внутрішніх рейсів, можна сказати, що щороку цей показник дещо збільшується. Це свідчить про стабільний розвиток галузі та популяризації авіаційного транспорту серед населення [27]. Проте, якщо у 2018 році зростання було помітне (збільшення на 1%), то у 2019 році воно було незначне (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Тенденція зміни коефіцієнтів завантаженості при виконанні міжнародних та внутрішніх пасажирських перевезень (регулярні перевезення)

Рік	Пасажиро-км, млн	Крісло-км у розпорядженні, млн	Коефіцієнт пасажирської завантаженості, %
2010	4 930 250	6 307 072	78
2011	5 254 557	6 736 041	78
2012	5 535 641	7 019 380	79
2013	5 839 696	7 347 189	79
2014	6 188 735	7 763 235	80

2015	6 652 791	8 291 255	80
2016	7 144 498	8 898 862	80

Продовження табл. 2.7

2017	7 716 542	9 470 759	81
2018	8 278 782	10 124 456	82
2019	8 685 667	10 540 946	82

Розглянемо загальний обсяги регулярних перевезень по регіонам у 2019 році. Дослідивши звіти ІКАО, можна стверджувати, що основну частину світових перевезень здійснили країни Європи, Азії та Тихого океану, а також країни Північної Америки. Серед цих трьох регіонів лідерство займають країни Азії та Тихого океану. Проте, якщо говорити про коефіцієнт пасажирської завантаженості, то перші місця посідають країни Європи та Північної Америки. Країни Африки мають найменшу частку серед усіх виконаних міжнародних регулярних перевезень, а країни Близького Сходу, Латинської Америки та басейну Карибського мають схожі показники, проте їх частка у світових регулярних перевезеннях також дуже незначна (табл. 2.8) [27].

Таблиця 2.8

Розподіл регулярних пасажирських перевезень по регіонам у 2019 р.

Статистичні регіони ІКАО	Літако- кілометри , млн	Літако- вильоти , тис	Перевезен о пасажирів, тис	Пасажиро - кілометри , млн	Коефіцієнт пасажирської завантаженос ті, %
Загальний обсяг (міжнародних та внутрішніх перевезень), % від світового обсягу					
Європа	13 763 24,5	9 131 23,8	1 171 858 26,1	2 325 774 26,8	85
Африка	1 487	1 195	100 474	185 885	72

	2,6	3,1	2,2	2,1	
--	-----	-----	-----	-----	--

Продовження табл. 2.8

Ближній Схід	3 763 6,7	1 418 3,7	227 848 5,1	786 348 9,1	76
Азія та Тихий океан	18 765 33,4	12 400 32,4	1 660 547 37,0	3 017 647 34,7	82
Північна Америка	15 172 27,0	11 315 29,5	1 020 089 22,7	1 930 812 22,2	85
Латинська Америка та басейн Карибського моря	3 249 5,8	2 840 7,4	305 396 6,8	439 202 5,1	82
Усього	56 199	38 299	4 486 211	8 685 667	82

Якщо ж аналізувати лише міжнародні регулярні перевезення 2019 року, то безсумнівними лідерами є країни Європи – їх частка у світовому обсягу виконаних перевезень є найбільшою. Ще одним лідером є Азія та країни Тихого океану (табл. 2.9) [27].

Таблиця 2.9

Розподіл регулярних пасажирських перевезень по регіонам у 2019 р.

Статистичні регіони ІКАО	Літако-кілометри, млн	Літако-вильоти, тис	Перевезено пасажирів, тис	Пасажиро-кілометри, млн	Коефіцієнт пасажирської завантаженості, %
Міжнародні перевезення, % від світового обсягу					
Європа	11 536 37,5	6 234 48,8	887 548 48,0	2 028 060 37,0	85

Африка	1 154	556	56 765	155 262	72
	3,7	4,3	3,1	2,8	

Продовження табл. 2.9

Ближній Схід	3 501	1 083	189 348	754 872	76
Азія та Тихий океан	9 016	2 908	481 705	1 652 729	81
	29,3	22,8	26,0	30,2	
Північна Америка	3 985	1 375	161 004	659 669	84
	12,9	10,8	8,7	12,0	
Латинська Америка та басейн Карибського моря	1 594	624	73 761	227 899	82
	5,2	4,9	4,0	4,2	
Усього	30 785	12 779	1 850 131	5 478 491	82

Щодо країн Північної Америки, їх частка у міжнародних перевезеннях досить невелика і практично дорівнює тим, які були виконані країнами Близького Сходу. Щодо країн Африки, Латинської Америки та басейну Карибського моря, то вони посідають останнє місце за своїм вкладом.

Що стосується нерегулярних перевезень, то їх відсоток у загальному обсягу усіх перевезень, починаючи з 2010 року, поступово зменшувався, і у 2019 році становив 3,8% (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Оціночні дані про міжнародні пасажирські нерегулярні комерційні перевезення

Виконані комерційні пасажиро-км, млн				
	Нерегулярні перевезення,	Регулярні перевезення,	Загальний обсяг перевезень,	Нерегулярні перевезення у % до

	зміна у %	зміна у %	зміна у %	загального обсягу
--	-----------	-----------	-----------	-------------------

Продовження табл. 2.10

2010	210 475 0,1	3 035 975 8,5	3 246 450 8,4	6,5
2011	221 000 5,0	3 267 310 7,6	3 488 310 7,4	6,3
2012	225 378 2,0	3 467 695 6,1	3 693 073 5,9	6,1
2013	229 660 1,9	3 665 539 5,7	3 895 199 5,5	5,9
2014	236 320 2,9	3 893 301 6,2	4 129 621 6,0	5,7
2015	216 615 -8,3	4 183 411 7,5	4 400 026 6,5	4,9
2016	185 241 -14,5	4 504 556 7,7	4 689 797 6,6	3,9
2017	203 033 9,6	4 883 279 8,4	5 086 312 8,5	4,0
2018	214 706 5,7	5 230 145 7,1	5 444 852 7,0	3,9
2019	216 212 0,7	5 478 491 4,7	5 694 703 4,6	3,8

За даними ІКАО, кількість виконаних регулярних перевезень, починаючи з 2010, збільшилась майже удвічі, у той час як кількість нерегулярних перевезень майже не змінилась. Це і свідчить про зменшення частки нерегулярних перевезень у загальному обсягу перевезень [27].

2.3. Тенденції та аналіз міжнародних та внутрішніх вантажних авіаперевезень

Вантажні перевезення не зазнали настільки великих втрат як пасажирські. Наприклад, у 2019 році світовий попит на вантажні перевезення зменшився на 15,8%, тоді як попит на пасажирські перевезення впав на 52,9%.

Відповідно до звіту ІКАО, вантажні міжнародні та внутрішні комерційні перевезення у 2019 році зменшились порівняно із 2018 роком і річний приріст становив -2,1%. Що стосується вантажних тонно-кілометрів, то у 2019 році річний приріст становив -2,9% [27]. Оскільки, починаючи з 2013 року, спостерігалось зростання перевезень вантажів, то результат 2019 року можна назвати негативним (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Міжнародні та внутрішні вантажні комерційні перевезення у світі

Рік	Вантаж, млн т	Вантаж, т, річний приріст, %	Вантажні тонно-км, млн	Вантажні тонно-км, річний приріст, %
2010	48,0	19,2	188 448	19,8
2011	49,0	2,2	189 013	0,3
2012	48,4	-1,4	187 042	-1,0
2013	49,5	2,3	187 786	0,4
2014	51,1	3,3	196 528	4,7
2015	51,3	0,5	199 051	1,3
2016	53,2	3,7	206 175	3,6
2017	57,0	7,1	225 167	9,2
2018	58,8	3,2	231 750	2,9
2019	57,6	-2,1	225 001	-2,9

Якщо розглядати міжнародні та внутрішні комерційні поштові перевезення, то, відповідно до звіту ІКАО, річний приріст поштових тонно-кілометрів мав негативне значення протягом 2018 та 2019 років (-1% та -4,1% відповідно). Щодо комерційних тонно-кілометрів, то загалом річний приріст залишається позитивним протягом останніх років, лише у 2018 та 2019 роках цей приріст був незначним (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

Міжнародні та внутрішні вантажні комерційні перевезення у світі

Рік	Поштові тонно-км, млн	Поштові тонно-км, річний приріст, %	Комерційні тонно-км, млн	Комерційні тонно-км, річний приріст, %
2010	4 653	5,1	650 411	11,7
2011	4 797	3,1	682 686	5,0
2012	4 978	3,8	706 500	3,5
2013	5 354	7,5	736 486	4,2
2014	5 823	8,8	779 667	5,9
2015	6 276	7,8	827 299	6,1
2016	6 403	2,0	878 141	6,1
2017	7 139	11,5	952 960	8,5
2018	7 070	-1,0	1 011 515	6,1
2019	6 778	-4,1	1 042 878	3,1

На рис. 2.3 можна наочно спостерігати зміну річних приростів перевезень. На рисунку помітний різкий підйом та одразу різкий спад поштових тонно-км (2016-2018 рр.), також, починаючи з 2017 року, річний приріст усіх показників почав зменшуватись. Найбільш стабільно себе показують комерційні тонно-км.

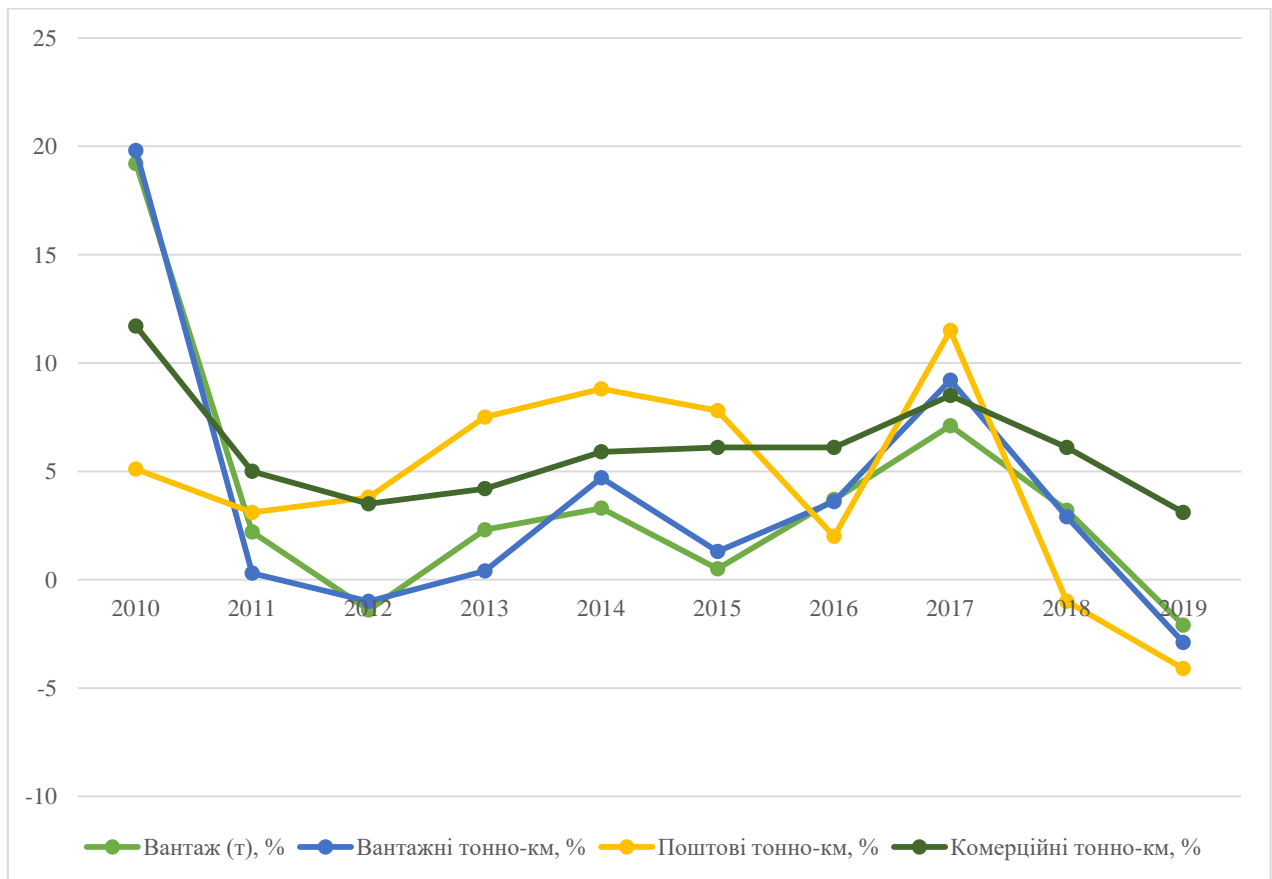


Рис. 2.3. Річні прирости перевезень вантажів (т), вантажних тонно-км, поштових тонно-км та комерційних тонно-км

Аналізуючи коефіцієнти завантаженості при виконанні регулярних міжнародних та внутрішніх перевезень, можна спостерігати про позитивну тенденцію завантаженості, що свідчить про приріст вантажних перевезень (табл. 2.13) [27].

Таблиця 2.13

Тенденція зміни коефіцієнтів завантаженості при виконанні міжнародних та внутрішніх вантажних перевезень (регулярні перевезення)

Рік	Вантажні тонно-км, млн	Поштові тонно-км, млн	Комерційні тонно-км, млн	Усього тонно-км у розпорядженні, млн	Коефіцієнт вагової завантаженості, %
2010	188 448	4 653	650 411	973 339	67

Продовження табл. 2.13

2011	189 013	4 797	682 686	1 032 200	66
2012	187 042	4 978	706 500	1 063 241	66
2013	187 786	5 354	736 486	1 102 151	67
2014	196 528	5 823	779 667	1 164 726	67
2015	199 051	6 276	827 299	1 231 818	67
2016	206 175	6 403	878 141	1 313 813	67
2017	225 167	7 139	952 960	1 388 918	69
2018	231 750	7 070	1 011 515	1 456 382	69
2019	225 001	6 778	1 042 878	1 530 087	68

Наприклад, у 2010 році коефіцієнт завантаженості становив 67%, а у 2017 та 2018 роках досяг свого піку у 69%, лише у 2019 році коефіцієнт завантаженості дещо зменшився і становив 68%.

Щодо міжнародних комерційних перевезень, то протягом 2019 року також спостерігається зменшення річного приросту: -3% приросту перевезень вантажів, -3,5% приросту вантажних тонно-кілометрів та -3,4% приросту поштових тонно-кілометрів [27]. Загалом протягом 2010-2018 років спостерігалась позитивна тенденція міжнародних комерційних перевезень (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

Дані про міжнародні вантажні комерційні перевезення у світі

Рік	Вантаж, т		Вантажні тонно-км		Поштові тонно-км		Комерційні тонно-км	
	млн	Річний приріст, %	млн	Річний приріст т, %	млн	Річний приріст, %	млн	Річний приріст, %
2010	30,6	29,2	162 418	21,8	3 221	6,4	452 563	13,5
2011	31,5	2,8	163 084	0,4	3 291	2,2	475 780	5,1

Продовження табл. 2.14

2012	31,0	-1,6	160 798	-1,4	3 415	3,8	492 021	3,4
2013	31,6	2,2	161 288	0,3	3 716	8,8	511 932	4,0
2014	32,8	3,6	169 242	4,9	4 081	9,8	543 087	6,1
2015	33,1	0,8	171 563	1,4	4 365	7,0	574 235	5,7
2016	34,2	3,5	177 484	3,5	4 642	6,4	608 862	6,0
2017	37,4	9,4	195 433	10,1	5 174	11,4	665 066	9,2
2018	38,7	3,4	201 462	3,1	5 129	-0,9	704 025	5,9
2019	37,5	-3,0	194 370	-3,5	4 965	-3,4	721 475	2,5

Проаналізувавши міжнародні та внутрішні регулярні вантажні перевезення по регіонам, можна чітко виділити декількох лідерів, часка яких у світовому обсязі перевезень досить велика: країни Європи, країни Азії та Тихого океану, а також країни Північної Америки. Спостерігається схожість пасажирських та вантажних перевезень – саме країни цих регіонів є лідерами серед пасажирських міжнародних та внутрішніх перевезень. Найменшу частку становлять країни Африки, Латинської Америки та басейну Карибського моря, не досить значну – країни Близького Сходу (табл. 2.15) [27].

Таблиця 2.15

Розподіл регулярних вантажних перевезень по регіонам у 2019 р.

Статистичні регіони ІКАО	Вантажні тонно-км, млн	Комерційні тонно-км, млн	Тонно-км у розпорядженні, млн	Коефіцієнт вантажної завантаженості, %
Загальний обсяг (міжнародних та внутрішніх перевезень), % від світового обсягу				
Європа	53 691 23,9	278 258 26,7	378 944 24,8	73

Продовження табл. 2.15

Африка	4 372 1,9	22 576 2,2	40 281 2,6	56
Ближній Схід	31 016 13,8	105 480 10,1	177 749 11,6	59
Азія та Тихий океан	84 746 37,7	365 156 35,0	518 123 33,9	70
Північна Америка	44 893 20,0	223 830 21,5	344 754 22,5	65
Латинська Америка та басейн Карибського моря	6 283 2,8	47 577 4,6	70 236 4,6	68
Усього	225 001	1 042 878	1 520 087	68

Щодо коефіцієнтів завантаженості, то найбільший він серед країн Європи (73%), а найменший – серед країн Африки (56%).

Що стосується лише міжнародних регулярних перевезень по регіонам у 2019 році, то найбільшу частку світового обсягу мають країни Європи, Азії та Тихого океану. Це говорить про те, що країни цих регіонів виконують однаково багато як міжнародних, так і внутрішніх вантажних перевезень (табл. 2.16).

Найменшу частку, займають країни Африки, Латинської Америки та басейну Карибського моря, а частка країн Ближнього Сходу та Північної Америки досить незначна.

Таблиця 2.16

Розподіл регулярних вантажних перевезень по регіонам у 2019 р.

Статистичні регіони ІКАО	Вантажні тонно-км, млн	Комерційні тонно-км, млн	Тонно-км у розпорядженні, млн	Коефіцієнт вантажної завантаженості, %
Міжнародні перевезення, % від світового обсягу				
Європа	52 155 26,8	248 588 34,5	337 499 31,8	74
Африка	4 315 2,2	19 497 2,7	35 713 3,4	55
Ближній Схід	30 958 15,9	102 549 14,2	172 779 16,3	59
Азія та Тихий океан	74 314 38,2	233 870 32,4	332 110 31,3	70
Північна Америка	27 127 14,0	89 262 12,4	141 174 13,3	63
Латинська Америка та басейн Карибського моря	5 500 2,8	27 709 3,8	41 473 3,9	67
Усього	194 370	721 475	1 060 749	68

Така різниця участі країн Північної Америки у міжнародних та внутрішньо-міжнародних перевезеннях говорить про те, що країни цього регіону виконують дуже багато внутрішніх вантажних перевезень, що і зумовлює велику їх частку серед світового обсягу таких перевезень [27].

2.4. Перспективи розвитку ринку міжнародних авіаційних перевезень

Пандемія COVID-19 зачепила, мабуть, усі галузі економіки. На думку деяких експертів, у 2020 році галузь повітряного транспорту була охоплена кризою більше, ніж інші. Тим не менше, ситуація, спричинена пандемією, не покращиться найближчим часом. Міжнародна асоціація повітряного транспорту прогнозує, що цивільна авіація зазнає багатомільярдних збитків на світовому рівні, тому передбачається, що відновлення почнеться не раніше, ніж в кінці 2021 року.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) прогнозує, що загальний збиток авіакомпаній по всьому світу складе 38,7 млрд. доларів США, що становить приблизно 14 доларів США на пасажирів, в 2021 році [30].

IATA припускає, що лише у четвертому кварталі 2021 року можна буде подумати про відновлення прибутковості галузі. Коли інтенсивне скорочення витрат стосовно авіакомпаній закінчиться, держави зможуть розглянути можливість відкриття своїх кордонів достатнім чином, щоб значно збільшити пасажиропотік.

За даними IATA, авіакомпанії потребують не менш ніж 80 мільярдів доларів допомоги. На початку 2020 року були виділені кошти для авіакомпаній, проте їх виявилось замало. Сьогодні авіакомпанії скорочують попит на перельоти у відповідності із вимогами галузі охорони здоров'я.

Авіаційна галузь усе ще потребує допомоги та підтримки з боку урядів, які уже робили свій внесок у розвиток та підтримку авіакомпаній. Генеральний директор IATA, Олександр де Жуніак, заявив: «..Ми надзвичайно вдячні їм за те, що вони вклали в сектор 160 мільярдів доларів. На найближчі місяці потреби галузі оцінюються в 70-80 мільярдів доларів

додаткової допомоги. В іншому випадку деякі авіакомпанії не виживуть...» [31].

За даними IATA, авіакомпанії втратили 118,5 млрд доларів США, пасажиропотік, який у минулому році дорівнював 87%, зменшився до 65,5%, а кількість бажаючих здійснити рейс зменшилася до 1,8 млрд, тобто у два з половиною рази [30].

У 2021 році очікується, що пасажиропотік збільшиться до 2,8 мільярда пасажирів, але це, тим не менше, не має привести цивільну авіацію до вигідного режиму. Зрозуміло, що українська цивільна авіація постраждала від кризи, як і міжнародна цивільна авіація загалом.

Обсяги повітряного руху в Україні значно зменшилися у зв'язку із впровадженням суворих карантинних заходів. Були призупинені міжнародні та внутрішні пасажирські авіасполучення, що вплинуло на фінансове та соціально-економічне становище авіаційної галузі.

Представники авіаційної галузі створювали петицію на сайті президента України з проханням розглянути та затвердити програми підтримки авіації (звільнення від сплати ПДВ, єдиного внеску та інших сплат на 2-4 квартали 2020 року), проте ці вимоги не були задоволені [31]. Лише 11 листопада 2020 року на засіданні Уряду схвалили «Концепцію державної цільової програми науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки» [32].

За цією програмою передбачається модернізація та виробництво пасажирських та транспортних літаків сімейства Ан, гвинтокрилів, безпілотних літальних апаратів, сприяння імпортозаміщенню комплектуючих з інших країн, розробка нових конкурентоздатних авіаційних технологій, забезпечення переоснащення виробничих потужностей українських літакобудівних підприємств, а також сприяння сертифікації української авіаційної техніки для зростання її експорту за кордон [32].

Орієнтовні обсяги фінансування визначатимуться щороку, проте за попередніми розрахунками фінансування передбачається у розмірі 2 млрд

гривень на рік. Таку суму вважають достатньою для відновлення повномасштабного серійного виробництва цивільних літаків в Україні, а також для забезпечення зростання обсягів збуту авіаційної техніки і, відповідно, надходжень до бюджету.

Сумарний бюджет програми становить 40 мільярдів гривень на весь період, половину з яких планують виділити з державного бюджету, а іншу половину – профінансувати з інших джерел.

Олег Левченко, гендиректор компанії «МАСТЕР-АВІА», у 2020 році заявив: «... На початку року ми вийшли на пасажиропотік в 100 тисяч пасажирів на місяць. Кожен день виконували до 50-ти рейсів. Нині – практично нуль. Декілька разів на тиждень відбувалися поштові рейси на Saab 340 і бізнес-рейси по Україні – один або два на місяць. Якщо порівняти ці показники з квітнем 2019 року, доходи скоротилися в 10 разів ... » [31].

Для вирішення проблеми, пов'язаної з підтримкою ефективної діяльності галузі повітряного транспорту, можуть бути такі рекомендації (рис. 2.4):

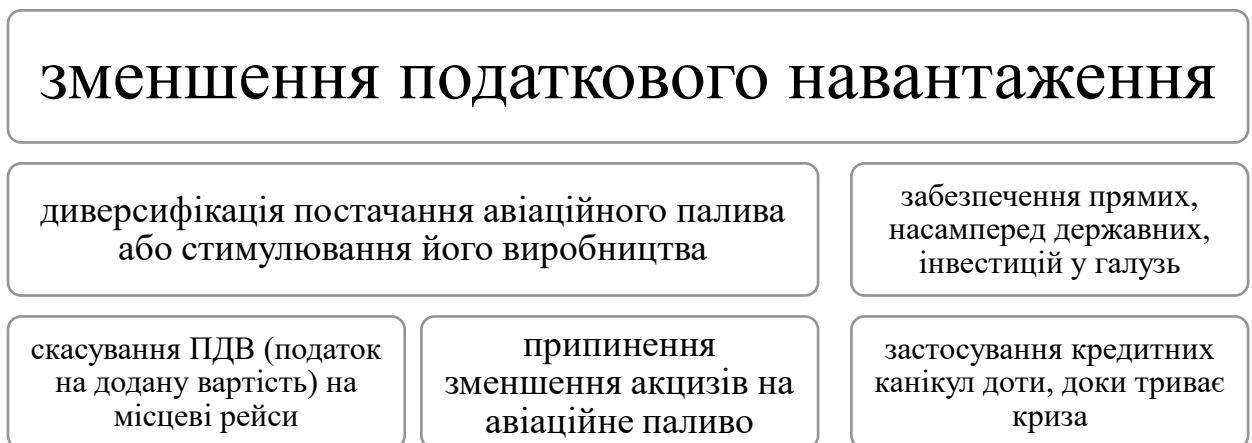


Рис. 2.4. Рекомендації щодо вирішення проблем підтримки повітряного транспорту

Криза застала українську цивільну авіацію у значно менш розвиненому стані порівняно з сусідніми країнами. Наприклад, у Польщі, чисельність населення якої приблизно дорівнює українській, авіаперевезення через

аеропорти у 2019 році становили 60 мільйонів пасажирів, тоді як в Україні – 24 мільйони пасажирів. Водночас польські внутрішні рейси змогли перевезти в 5-7 разів більше людей, ніж українські [30].

Наприклад, сьогодні уряд Ізраїлю активно вакцинує своїх громадян – і доволі успішно. Це відбувається завдяки декільком факторам: відносно невеликому розмірі країни, наявності вакцини та сучасній цифровій системі охорони здоров'я. За прогнозами Ізраїль стане однією із перших у світі країн, яка оговтається від пандемії. Вакциновані громадяни отримують так звані «зелені паспорти» або ж «паспорти імунітету», що дозволяє їм вільно подорожувати [33].

Деякі незалежні експерти стверджують, що на відміну від провідних світових авіакомпаній, так званих «гігантів», українські авіакомпанії не отримували пільг та субсидій, тому вони були змушені адаптуватися до обставин, пов'язаних з кризою. Експерти відзначають наступні кроки, здійснені українськими авіаперевізниками для зменшення наслідків кризи, спричиненої пандемією COVID-19:

1. скорочення персоналу: насамперед бортпровідників та іншого персоналу;
2. скорочення флоту з метою економії на обслуговуванні застарілих літаків;
3. переорієнтація з регулярних рейсів та чартерів на евакуацію до тих країн, які продовжують приймати українських туристів;
4. пошук шляхів оптимізації аеропортових зборів та інших витрат;
5. використання пасажирських літаків для термінових перевезень вантажів [34].

Необхідно підкреслити, що українські авіакомпанії досягли певного прогресу в адаптації до труднощів, але їм все ще потрібна особлива підтримка з боку уряду, щоб вижити в 2021 році.

Тим не менше, велика кількість українських авіакомпаній демонструють частку оптимізму та тверду віру в свою здатність знаходити

рішення, як вижити в кризі. У той же час вони продовжують просити уряд діяти розсудливо і не застосовувати повного блокування, що, як вони припускають, позбавить авіап перевезення будь-яких переваг [34].

За припущенням президента авіакомпанії МАУ, середній європейський так званий «докарантинний» пасажиропотік буде досягнутий не раніше 2024 року.

Також Дихне зауважив, що: «На жаль, Україна в цьому процесі поза світовим трендом. Українська авіагалузь залишена на самоті зі своїми проблемами. Це означає, що відновлення прийде в Україну із запізненням і «доживуть» до нього не всі» [35].

За словами представників аеропорту «Бориспіль», попри масштабну державну підтримку, надану багатьма країнами їх авіакомпаніям та аеропортам, відновлення показників також триватиме до 2024 року. Вони заявили: «Наші розрахунки дають змогу сподіватися, що пасажиропотік за 2021 рік вийде на 40-50% від показника 2019 року. Але залежно від розвитку ситуації наш прогноз може потребувати перегляду» [35].

Висновки до розділу 2

Цивільна авіація – не найбільш дорогий вид транспорту (але і найбільш швидкий), тому, якщо країна має високий економічний розвиток, то вона матиме і великі обсяги авіап перевезень. Велика кількість авіап перевезень також може свідчити про вигідне географічне положення країни. Це зумовлює високу концентрацію регіональних перевезень.

Пасажирські перевезення зазнали деяких втрат у зв'язку із пандемією коронавірусу (3,6% річного зростання), проте вантажні перевезення не зазнали настільки великих втрат як пасажирські. Наприклад, у 2019 році попит на пасажирські перевезення упав на 52,9% – майже наполовину, а от попит на вантажні перевезення – на 15,8%.

Для вирішення проблеми, пов'язаної з підтримкою ефективної діяльності галузі повітряного транспорту в умовах карантину, можуть бути такі рекомендації:

1. диверсифікація постачання авіаційного палива або стимулювання його виробництва;
2. припинення зменшення акцизів на авіаційне паливо;
3. зменшення податкового навантаження;
4. застосування кредитних канікул доти, доки триває криза;
5. забезпечення прямих, насамперед державних, інвестицій у галузь;
6. скасування ПДВ (податок на додану вартість) на місцеві рейси.

Українські авіаперевізники здійснили наступні кроки для зменшення наслідків кризи коронавірусу: скорочення персоналу: насамперед бортпроводників та іншого персоналу; скорочення флоту з метою економії на обслуговуванні застарілих літаків; переорієнтація з регулярних рейсів та чартерів на евакуацію до тих країн, які продовжують приймати українських туристів тощо.

За припущеннями представників провідних авіакомпаній України, середній європейський так званий «докарантинний» пасажиропотік буде досягнутий не раніше 2024 року.

ВИСНОВКИ

Виконавши випускну роботу, можна зауважити, що сьогодні необхідно слідкувати за усіма аспектами та тенденціями розвитку авіаційного транспорту для успішної розробки стратегій розвитку. Авіатранспортна галузь входить у ряд найбільш економічно розвинених та дорогих галузей, тому високий рівень розвитку цієї галузі в певній країні свідчить про високий економічний розвиток країни, або ж вигідне географічне положення країни.

На сьогоднішній день існує три найбільших альянси: «Star Alliance», «SkyTeam» та «Oneworld». Головна причина об'єднання компаній у альянси – це максимізація прибутків та мінімізація витрат. Компанії можуть реалізовувати свої рейси разом з іншими компаніями (наприклад, продавати певну кількість міст на літаку іншої компанії), але вони мають узгоджувати свої розклади польотів.

Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.) – головний та найважливіший правовий акт, який регулює відносини у повітряному просторі. Загалом усі правові акти не є обов'язковими, проте їх характер та той факт, що абсолютно усі ними користуються, робить їх обов'язковими до виконання.

Правовий рівень авіатранспорту на рівні держави визначається спеціальними органами – вони врегульовують усі аспекти авіаційних перевезень, а також займаються державною політикою у цій сфері.

Навколишнє середовище також страждає від авіаційної галузі, тому більшість компаній світу намагаються мінімізувати збитки, які вони завдають природі – наприклад, підвищують рентабельність авіаліній, виконують нерегулярні комерційні рейси.

Оскільки на ринок повітряного транспорту також впливає політична нестабільність, то ця нестабільність, у свою чергу, впливає на національну безпеку та її забезпечення.

За останні роки кількість актів незаконного втручання істотно зменшилась, а найбільша кількість таких загроз відбулась у 2014 та 2015 роках.

Вантажні перевезення і сьогодні зазнають деяких втрат, проте не настільки великих, як пасажирські. У зв'язку із пандемією коронавірусу спостерігалось значне зниження пасажирських перевезень та скорочення витрат у авіаційну галузь. Наприклад, у 2019 році попит на пасажирські перевезення упав на 52,9% – майже наполовину, а от попит на вантажні перевезення – на 15,8%.

Щодо України, то основна частина наших компаній не здатна забезпечити таку частоту польотів, яка була б прибутковою. Це зумовлюється застарілою та неефективною технікою, її ненадійністю. Тому вітчизняні авіакомпанії не достатньо конкурентоспроможні для світових лідерів ринку, а якщо така тенденція продовжуватиметься, то можлива вірогідність втрати внутрішнього ринку авіаперевезень.

Законодавча база України також не направлена на покращення ситуації, вона навіть у деякій мірі перешкоджає розвитку галузі в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] – 1960. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text
2. Top 10 private jet companies and charters in 2021 [Електронний ресурс] // Mototok. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.mototok.com/blog/top-10-private-jet-companies-and-charters>
3. Зимовець А. В. Міжнародні транспортні операції : конспект лекцій / А. В. Зимовець. – Таганрог: ТІУіЕ, 2008
4. World's Top 10 Airlines of 2019 [Електронний ресурс] // Skytrax World Airline Awards. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.worldairlineawards.com/worlds-top-10-airlines-2019/>
5. Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» [Електронний ресурс] // Державна авіаційна служба України. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0057-21#Text>
6. Інструкція з забезпечення заправлення повітряних суден паливно-мастильними матеріалами і технічними рідинами в підприємствах цивільного авіаційного транспорту України [Електронний ресурс] // Наказ Державіаслужби. – 2006. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0416629-06#Text>
7. Безпечний рейс. Як літак готується до польоту [Електронний ресурс] // Ліга.Бізнес. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://biz.liga.net/all/transport/cards/bezopasnyy-reys-kak-samolet-gotovitsya-k-poletu>
8. Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [Електронний ресурс] // Кабінет міністрів України. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF#Text>

9. Александрова А. Ю. Міжнародний туризм: підручник / А. Ю. Александрова. – 2-е видання, перероб. і доп. – М.: КНОРУС, 2010. – 459 с.
10. Заохочуючі програми для пасажирів, які часто літають [Електронний ресурс]. – Режим доступу: – <http://subscribe.ru/archive/travel.idea.kupibilet/201206/10140603.html>
11. A History of US Airline Deregulation [Електронний ресурс]. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <https://old.thetravelinsider.info/airlinemismmanagement/airlinederegulation2.htm>
12. 2021 Best Frequent Flyer Programs [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://wallethub.com/edu/best-frequent-flyer-program/25943>
13. Смирнов І. Г. Транснаціональні корпорації в туризмі: галузеві та регіональні особливості [Електронний ресурс] / І. Г. Смирнов, В. В. Головка // Географія та туризм. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2012_22_3
14. Авіаційний альянс «Star Alliance» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.staralliance.com/en/home>
15. World Airline Rewards [Електронний ресурс] // Skytrax. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.worldairlineawards.com/>
16. Авіаційний альянс «SkyTeam» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.skyteam.com/en>
17. Авіаційний альянс «Oneworld» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: – <https://www.oneworld.com/>
18. Рожко М. Світові авіаційні альянси: учора і сьогодні глобального партнерства / М. Рожко, О. Кібальников // Діловий авіаційний портал "АТО.ru" [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionn-ye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>
19. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрік Р.С. Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2005. — 244 с.

20. Міжнародне публічне право: Підручник. — 2-ге вид., стер. / За ред. В.М. Репецького. — К., 2012. — С.11-27.

21. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс]. — 1944. — Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

22. Конвенція про відкрите море [Електронний ресурс]. — 1962. — Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text

23. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права [Електронний ресурс]. — 1999. — Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

24. Конвенція про режим проток [Електронний ресурс]. — 1936. — Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_228#Text

25. Top 10 countries with the highest number of airports in the world [Електронний ресурс] // airportcodes.io — Режим доступу до ресурсу: <https://airportcodes.io/en/blog/top-10-countries-with-the-highest-number-of-airports-in-the-world/>

26. Country codes Ukraine [Електронний ресурс] // airportcodes.io — Режим доступу до ресурсу: <https://airportcodes.io/en/country/ukraine/>

27. Статистичні дані про діяльність повітряного транспорту у 2019 році [Електронний ресурс]. — 2019. — Режим доступу до ресурсу: https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019-statistical-results_ru.aspx

28. Гіперзвуковий літак розвиватиме швидкість близько 21 тис.км/год [Електронний ресурс] // Ecopress. — 2012. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.ecopress.by/ru/news/25/detail/165470/back.html>

29. Технічне обслуговування пасажирських літаків: як авіакомпанії забезпечують безпеку [Електронний ресурс] // avianews.com. — 2021. — Режим доступу до ресурсу: https://www.avianews.com/interestingaviation/2021/02/26/aircraft_maintenance_details/

30. Міжнародна асоціація повітряного транспорту [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.iata.org/>

31. Наслідки пандемії відчуватимуться до кінця 2021 року [Електронний ресурс] // Kyiv Sikorsky Airport. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://iev.aero/press-centre/news/436>

32. Уряд схвалив Концепцію державної цільової програми науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки [Електронний ресурс] // Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-shvaliv-koncepciyu-derzhavnoyi-cilovoyi-programi-naukovo-tehnichnoyi-programi-rozvitku-aviacijnoyi-promislovosti-na-2021-2030-roki>

33. Кремер Т. Коронавірус: як Ізраїлю вдалося вибитися у світові лідери з вакцинації [Електронний ресурс] / Таня Кремер. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.dw.com/uk/koronavirus-iaak-izrailiu-vdalosia-vybytysia-u-svitovi-lidery-z-vaktsynatsii/a-56174753>.

34. Винокуров Я. Порожнє небо: як коронавірус ударив по авіакомпаніям та коли вони оживуть [Електронний ресурс] / Ярослав Винокуров. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://hromadske.ua/ru/posts/pustoe-nebo-kak-koronavirus-udaril-po-aviakompaniyam-i-kogda-oni-ozhivut>

35. Буде трясти до 2024 року: як авіакомпанії пережили рік пандемії та що з планами стосовно України [Електронний ресурс] // Українська правда. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2021/02/12/670961/>