

**Іванов Сергій Володимирович**

д.е.н., професор,  
генеральний директор ТОВ «Алкогільно-безалкогольний  
комбінат Дніпро»

**Разумова Ганна Вікторівна**

д.е.н., доцент,  
професор кафедри аналітичної економіки та менеджменту  
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

## **РОЛЬ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ГЛОБАЛЬНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ МЕРЕЖІ**

Структурні зрушення, що характеризують процеси світового виробництва і міжнародної торгівлі, значною мірою зумовлюються змінами, що відбуваються в світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація компаній обумовлюють безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без транспортного комплексу.

Транспорт є основою формування внутрішніх і міжнародних ринків і забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки. Інвестиції у транспорт визнані стратегічними поряд з інвестиціями в такі сфери діяльності, як освіта, охорона здоров'я, охорона навколишнього середовища та нові технології.

Сектор повітряного транспорту дуже активно та успішно розвивається.

Як вважає Алан П. Ларсон, заступник державного секретаря США з економіки, бізнесу та сільського господарства, лібералізовані авіаційні ринки означають менші тарифи, нові робочі місця і більш високі доходи від інвестицій для всіх країн. За його словами, повітряний транспорт став системою кровообігу глобальної економіки. На підтвердження цього Алан П. Ларсон розглядає такі факти: в США загальна економічна діяльність, що стосується послуг авіаліній, була оцінена в 976 млрд дол. З цієї суми надання послуг оцінено приблизно в 318 млрд дол., використання цих послуг – в 529 млрд дол., а діяльність, пов'язана з виробництвом товарів – в 126 млрд дол. Доходи (включаючи оклади і заробітну плату, пов'язані з послугами авіаліній), отримані від експлуатації авіаліній, склали 278 млрд дол. Сама галузь нараховує 10,9 мільйонів робочих місць, що відносяться до авіаліній, включаючи службовців галузі, а також тих, хто займається її підтримкою, наприклад, службовців готелів і туристичних компаній [1].

Також близько 40 % американського експорту нині перевозиться повітрям.

Аналіз, підготовлений Міністерством транспорту США, показує, що угоди про відкрите небо спричинили зниження тарифів для споживачів приблизно на 14 % порівняно з менш ніж 3 % на маршрутах, що зв'язують з країнами, не охопленими такими угодами.

Багато країн скористалися вигодами лібералізованого режиму і підписали угоди між собою. Наприклад, в зоні Тихого океану Нова Зеландія підписала

ліберальні двосторонні угоди з чотирма іншими країнами, а Австралія – двосторонні угоди по всіх вантажах з 10 іншими країнами. На Середньому Сході в додаток до угоди про відкрите небо з США Об'єднані Арабські Емірати мають лібералізовані угоди, що найменше ще з трьома країнами. В Азії Сінгапур, Бруней і Тайвань уклали ліберальні угоди з іншими країнами. В Африці Уганда, Ефіопія і Кенія відкрили свої ринки для інших частин світу шляхом укладення ліберальних двосторонніх угод. Нарешті, в Європі Європейське співтовариство унікальним чином інтегрувало режим польотів авіації всіх своїх держав-членів на додаток до безлічі індивідуальних ліберальних угод з країнами, що не входять в ЄС.

Подальша лібералізація сектору повітряного транспорту призвела до другої головної події в 1990-і роки: переходу на безперервні глобальні транспортні мережі. Для задоволення попиту і підвищення ефективності авіалінії почали створювати альянси і унікальні маркетингові схеми типу партнерств із загальним кодом (за якими один перевізник користується кодом іншого, щоб створити більш зручні умови для двосторонніх дій або використання наземних служб) з метою створення конкурентоспроможних концентричних систем, що охоплюють весь світ. Кількість міжнародних альянсів авіаліній фактично подвоїлася з 1994 р., надавши клієнтам широкий вибір транспортних послуг за значно меншими цінами. Ці міжнародні мережі мають здатність забезпечувати безперервне обслуговування до сотень населених пунктів і з'єднувати ці населені пункти з глобальним ринком.

Аналогічно повітряним транспортним мережам і альянсам авіаліній, що з'єднали населені пункти на всій земній кулі, але в значно більшій мірі сприяв розвиток та інтеграція телекомунікацій, транспорту, митних служб і служб доставки, які, підтримуючи електронну комерцію, сприяли революції в методах ведення бізнесу в ХХІ ст. Електронна комерція вже перетворилася на невід'ємну частину базової транспортної інфраструктури від доставки товарів і послуг до продажів і маркетингу транспортних послуг.

Доповідь «Гартнер Груп» засвідчила, що бізнес, який надає інформацію про подорожі та здійснює бронювання місць і продаж квитків в онлайн-режимі, приніс дохід в 5 млрд. дол. в 1998 р. і більше 30 млрд. дол. у 2001 р.

Покупки в Інтернеті, реєстрація в Інтернеті, автоматичний пейджинг також стали стандартними елементами повітряних подорожей.

Лібералізація транспортних режимів, особливо в секторі повітряного транспорту – це життєво важливий елемент у тому, що змушує працювати електронну комерцію. Компанії, традиційно звані «авіалініями» або «транспортними компаніями», починають відчувати себе ще й «інформаційними компаніями». Крім того, гігантський потенціал прикордонної торгівлі фізичними товарами в онлайн-режимі може бути реалізований, якщо тільки існує інфраструктура для замовлення, перевезення, відстеження, митного очищення і доставки цих товарів до дверей клієнта.

Економічно розвинуті країни продовжують працювати над тим, щоб виявити нові можливості глобальної авіаційної галузі, спираючись на успіхи минулого і прагнучи передбачити виклики майбутнього.

У контексті всіх цих підходів до подальшого розвитку авіаційного транспорту основне значення мають важливі принципи забезпечення всіх видів безпеки і захисту навколишнього середовища. Повинні продовжувати розроблятися нові, більш суворі стандарти захисту довкілля в межах Міжнародної організації цивільної авіації.

За її керівництва протягом останніх 20 років провідні авіаперевізники світу досягли 70 % зниження викидів окису вуглецю, підвищення ККД палива майже на 50 % і з появою нового покоління реактивних літаків зниження шуму на 85 %.

Таким чином, на порозі значних просувань у глобальній економічній політиці авіація є життєво важливою, фактично незамінною її частиною, яка має потенціал отримання явних економічних вигод для великої кількості людей в усьому світі.

### **ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА:**

1. Іванов С. В. Нова модель розвитку регіонів України в умовах глобалізації світової транспортної системи: монографія. Дніпро: Вид-во Герда. 2018. 262 с.
2. Інноваційне Придніпров'я: гра на випередження: кол. монографія / О.І. Амоша, Ю.С. Залознова, С.В. Іванов, В.І. Ляшенко, І.Ю. Підричева та ін за заг. ред. В.І. Ляшенка (заг. ред.). НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, Дніпро, 2021. 286 с.