

Кириленко О.М.,

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету, м. Київ*

Гуріна Г.С.,

*доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету, м. Київ*

Новак В.О.,

*кандидат економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету, м. Київ*

СТРАТЕГІЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО АВІАЦІЙНОГО СЕКТОРУ НА ШЛЯХУ ДО ЄС

Авіаційна стратегія є важливою передумовою для розвитку європейського бізнесу та стимулювання інновацій. Вона надає можливість забезпечити пасажирів більш безпечними та дешевшими рейсами, більшою кількістю сполучень, а авіакомпаніям отримати більші прибутки.

Незважаючи на нинішню економічну кризу, глобальний повітряний транспорт в довгостроковій перспективі, як очікується, зростатиме приблизно на 5% щорічно до 2030 року [2]. Спільна авіаційна політика ЄС спрямована на те, щоб зробити Європу найбезпечнішим повітряним простором у світі [1].

Доведено, що авіація є сильним драйвером економічного зростання, робочих місць, торгівлі та мобільності для Європейського Союзу. Вона відіграє вирішальну роль в економіці ЄС і зміцнює її глобальні лідерські позиції.

Обґрунтовано, що авіаційна стратегія необхідна для того, щоб європейський авіаційний сектор був конкурентоспроможним і пожинав плоди швидко мінливої і розвиненої глобальної економіки.

За останні 20 років лібералізація ЄС внутрішнього ринку авіаперевезень і істотне зростання попиту на авіаперевезення в межах ЄС і в усьому світі призвели до значного розвитку європейського авіаційного сектору [4].

Користувачі повітряного транспорту мають безпрецедентний вибір можливостей авіаперевезень за конкурентними цінами. Кількість і частота внутрішніх рейсів ЄС, а також кількість пасажирів значно зросла. Лоукостери ЄС зараз є одними з провідних перевізників як за пасажирообігом, так і за ринковою капіталізацією [5].

Міжнародний авіаційний сектор за межами Європи також став свідком значних зрушень, що характеризуються дуже сильним зростанням у деяких регіонах світу. Це пов'язано зі зміщенням світового економічного центру тяжіння до Сходу, зокрема Азії. Як

наслідок, з'явилося кілька нових авіакомпаній та аеропортів, які створюють новий та чималий виклик для європейських опорних аеропортів та перевізників [2].

У той же час, зростання авіасполучення в Європі та світі необхідно узгодити зі збереженням високих стандартів авіаційної безпеки та безпеки, а також зменшенням впливу авіації на навколишнє середовище та сприянням боротьбі зі зміною клімату. Якщо коротко, то авіація повинна зростати стійко.

Оскільки внесок авіації в загальну продуктивність економіки ЄС та її глобальної присутності настільки значний, дуже важливо, щоб авіаційний сектор ЄС залишався конкурентоспроможним, зберігав лідерські позиції і був здатним до зростання. Європа повинна бути провідним гравцем у міжнародній авіації та глобальною моделлю для сталої авіації, з високим рівнем обслуговування та амбітними стандартами ЄС.

Зроблені висновки, що метою такої авіаційної стратегії повинне бути зміцнення конкурентоспроможності та стійкості всієї мережі авіаперевезень ЄС. Зазначена стратегія потребує реалізації таких ключових питань:

- вихід на ринки зростання,
- покращення послуг,
- доступ до ринку та інвестиційних можливостей третіх країн, гарантуючи при цьому рівні умови;
- подолання обмежень на зростання обсягів перевезень в повітрі та на землі;
- підтримка високих стандартів безпеки ЄС;
- посилення соціальних стандартів шляхом створення якісних робочих місць в авіації;
- захист прав пасажирів;
- підвищення рівня інновацій та цифрових технологій;
- забезпечення екологічних стандартів ЄС.

Література

1. Кириленко О.М., Новак В.О., Разумова К.М., Лук'яненко М.О. Деякі аспекти розвитку авіаційного транспорту України в післявоєнний період. Економіка. Фінанси. Право. – 2022. – №9. – С. 12-21
2. Транспортна політика ЄС: Навчальний посібник : практикум. О. Кириленко, О. Паливода, К. Разумова, І. Зарубінська, В. Новак, Л. Литвиненко, І. Гращенко – К.:Кондор-Видавництво, 2021. – 182 с.
3. EU Transport Policy Strategies: Tutorial for training. L. Lytvynenko, V. Novak, O. Kyrylenko. Kyiv: Publishing House "Condor", 2021. 63 p.
4. Kyrylenko O., Novak V., K. Razumova, E. Danilova. Features of the development of the transport system of Ukraine on the way to European integration. Collective monograph. MODERN ASPECTS OF SCIENCE. 10- th volume of the international collective monograph. 6. International Economics. Czech Republic . – 2021, 437p., P.205-215.
5. Razumova K., Kyrylenko O., Zarubinska I., Novak V. , Guryna G., Ways of realization Ukraine's transport system to the EU. Collective monograph. MODERN ASPECTS OF SCIENCE. 11-th volume of the international collective monograph. 6. International Economics. Czech Republic. – 2021, 437p., P.151-160.