

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-52-79>

УДК 338.242+ 656.7

ДІЛОВА АКТИВНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЗРОСТАННЯ ЇХ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

BUSINESS ACTIVITY OF UKRAINIAN PASSENGER AIRLINES AND WAYS OF INCREASING THEIR INSTITUTIONAL COMPETITIVENESS

Михальченко Олексій Анатолійович
кандидат економічних наук, доцент,
Національний авіаційний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3389-9361>

Mykhalchenko Oleksii
National Aviation University, Kyiv

У статті проведено оцінку ділової активності пасажирських авіакомпаній України з метою зростання їх інституціональної конкурентоспроможності на основі аналізу динаміки і структури обсягу перевезень пасажирів авіаційним транспортом протягом 2011–2021 років. Встановлено зростання загального обсягу перевезень на чверть на фоні скорочення внутрішніх авіарейсів і збільшення міжнародних, а також превалювання останніх. Обсяг перевезень пасажирів за внутрішніми і міжнародними авіарейсами формалізовано за двома етапами: перший (2011–2019) – скорочення та зростання, другий етап (2020–2021) – різке скорочення (через обмеження, пов'язані з COVID-19.) та повільне зростання. Окреслену динаміку формалізовано побудованими поліноміальними функціями. За результатами оцінки середньорічної питомої ваги вітчизняних авіакомпаній у пасажирообороті аеропортів доведено їх недостатню конкурентоспроможність, особливо на внутрішньому ринку. Статистично показано, що міжнародні пасажирські перевезення є більш привабливими для вітчизняних авіаперевізників, а ринок перевезень має високу концентрацію. Систематизовано чинники позитивного впливу на ділову активність авіакомпаній та шляхи їх активізації:

Ключові слова: ділова активність, пасажирські авіакомпанії, Україна, шляхи, зростання, інституціональна конкурентоспроможність.

The article evaluates the business activity of passenger airlines of Ukraine with the aim of increasing their institutional competitiveness based on the analysis of the dynamics and structure of the volume of passenger transportation by air transport during 2011–2021. An increase in the total volume of transportation by a quarter was established against the background of a reduction in domestic flights and an increase in international flights. It is shown that the result of multidirectional dynamics is significant structural shifts. It was revealed that, according to average annual data, the volume of passenger transportation by airlines on international flights exceeds domestic flights by more than 8 times. The volume of passenger transportation on domestic and international flights was formalized in two stages: the first (2011–2019) was characterized by a reduction in the volume of passenger transportation during its first half, the emergence of a reverse trend and growth until the end of the selected stage. The second stage (2020–2021) was marked by a sharp reduction in the volume of passenger transportation by air flights compared to the previous year and further growth. The outlined dynamics are formalized by constructed polynomial functions. It is shown that the business activity of domestic carriers changes cyclically, and the main reason for the selection of the second stage of the dynamics of the volume of passenger transportation is its sharp reduction in 2020 due to restrictions related to COVID-19. The content of the gradual recovery of the passenger air transportation market in 2021 is characterized. A comparative assessment of the competitiveness of domestic and foreign airlines, as well as domestic airlines among themselves, operating on domestic and international airlines, by market share of passenger transportation, was conducted. According to the results of the assessment of the average annual specific weight of domestic airlines in passenger turnover of airports, their insufficient competitiveness, especially in the domestic market, has been proven. Statistically, it is shown that international passenger transportation is more attractive

for domestic air carriers, however, the share of regular transportation is low, while the share of domestic flights is predominant. A characteristic feature of the passenger transportation market by domestic airlines in the form of high concentration was revealed. The factors of positive influence on the business activity of airlines and the ways of their activation are systematized.

Keywords: business activity, passenger airlines, Ukraine, ways, increasing, institutional competitiveness.

Постановка проблеми. Ділова активність – це найважливіший показник, який використовується для оцінки фінансового стану і конкурентоспроможності суб'єктів господарювання різних видів економічної діяльності. Для аналізу ділової активності використовують різноманітні абсолютні і відносні показники, найважливішими з них є чистий дохід від реалізації готової продукції, товарів, робіт, послуг у вартісному вираженні, обсяг виробництва і реалізації готової продукції, товарів, робіт, послуг у натуральному вираженні, частка суб'єкта господарювання на ринку тощо. Внутрішнє наповнення зазначених показників визначається галузевими особливостями. При оцінці ділової активності авіаперевізників необхідно враховувати такі чинники: вони надають транспортні послуги з перевезення пасажирів і вантажів на внутрішньому і зовнішньому ринках; їх діяльність є об'єктом державного регулювання; на кон'юнктуру в галузі впливають такі чинники як пандемія COVID-19, воєнний стан, коли операційна діяльність обмежується або унеможлиблюється через встановлені регуляторні обмеження. Під державним регулюванням авіаперевізників розуміємо створення умов для їх діяльності та управління в цивільній авіації у формі системи юридичних засобів (концепцій, програм, напрямків тощо), за допомогою яких суб'єкти держави координують та роблять цілеспрямований вплив на авіакомпанії, орієнтуючи їх на розвиток у бажаному для неї напрямку [1, с. 13]. Специфічність операційної діяльності авіакомпаній, наявність регуляторних обмежень актуалізують проблему оцінки їх ділової активності та конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання функціонування авіакомпаній знаходиться в центрі уваги багатьох учених. Волинець О. О. розглядає його кризь призму конкуренції з іншими видами транспорту, зокрема, з автобусними перевезеннями в європейському напрямку [2, с. 15]. У полі зору Іваницької О. М., Гадяк А. Г. знаходиться сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні [3]. Погоджуємося з Демченко Д. О., що важливим напрямком

діяльності авіакомпаній є взаємодія з суб'єктами ринку туристичних послуг [4]. Проблемними взаємозв'язаними питаннями є: організація та управління авіаційним транспортом; економічна оцінка та розвиток туризму; альтернативи здійснення пасажирських перевезень різними видами транспорту. Слід акцентувати увагу на тому, що авіатранспортні та туристичні послуги тісно пов'язані; між ними існує тісний діалектичний зв'язок, який виявляється у взаємно стимулюючому впливі розвитку. Зазначене дозволяє автору синтезувати поняття «авіатуристична послуга», яка є соціально-економічним процесом, пов'язаним із авіаперевезенням та наданням інших супутніх послуг суб'єктам ринку туристичних послуг.

Брусакова О. В. систематизує особливості державного регулювання в галузі авіаційного транспорту, яка впливає на ділову активність авіапідприємств [5, с. 113]: синхронізація стратегічних завдань із основним вектором розвитку держави, координатами якого є: євроінтеграція, забезпечення національної безпеки та післявоєнного відновлення економіки України, забезпечення конституційного права громадян на вільне пересування; існування великої кількості міжнародних стандартів, правил і вимог, що регламентують діяльність цивільної авіації; її технологічна складність, об'єктивна необхідність інтеграції в галузі через тісний зв'язок повітряних перевезень із виробництвом, ремонтом і модернізацією авіаційної техніки, освітньою підготовкою кадрів, вирішенням господарських, земельних, правових питань тощо; потреба поєднання комерційних інтересів авіаперевізників та економічних завдань держави, які реалізують регулюючі органи.

Методи державного регулювання діяльності авіапідприємств поділяються на економічні та адміністративні. У статтях Брусакової О. В. [6], Єряшова Є. К. [7] узагальнено головні ознаки останніх: формалізований нормативно-правовий характер; чітка послідовність дій та повноважень; спрямованість на підвищення рівня безпеки, розвиток і розбудову авіатранспортної галузі. Основним суб'єктом державного регулювання авіакомпаній є Державна авіаційна служба України, адміністративні процедури яких реалізуються

в основному через Авіаційні правила України і розвиваються під впливом міжнародних організацій, імплементації їх стандартів, впровадження найкращих світових практик. Основними різновидами адміністративних процедур є: дозвільні (реєстрація, ліцензування, сертифікація), контроль-наглядові, нормотворчі.

Основними видами авіаційного транспорту є цивільний і державний. У праці Руснак І., Хижняк В. [8, с. 36] проаналізовано стан функціонування та нормативно-правового забезпечення діяльності державної авіації України відповідно до вимог Повітряного кодексу України. Антощишина Н. І. узагальнює основні напрямки гармонізації свого законодавства з базовими принципами ЄС за такими блоками: спільні європейські правила цивільної авіації; управління рухом; безпека повітряних польотів; стандарти техніки безпеки та експлуатації; авіаційна техніка безпеки; екологічні вимоги тощо [9, с. 33]. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати, що методи, методика, процедури оцінки ділової активності авіакомпаній України та її інституціональної конкурентоспроможності потребують подальшого розвитку.

Метою дослідження є оцінка ділової активності пасажирських авіакомпаній України з метою зростання їх інституціональної конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Обсяг перевезень пасажирів авіаційним транспортом України є найважливішим індикатором ділової активності авіакомпаній (табл. 1).

Протягом 2011–2021 років обсяг перевезень пасажирів авіаційним транспортом України зріс у 1,25 рази, при цьому за внутрішніми авіарейсами – скоротився на 0,38%, за міжнародними – збільшився у 1,36 разів. Різноманітна динаміка привела до суттєвих структурних зрушень – частка перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за внутрішніми авіарейсами скоротилася із 15,67% до 7,76%, за міжнародними – зросла із 84,33% до 92,24%. Оцінку проведено за показниками початку і кінця аналізованого періоду. За середніми даними 2011–2021 років співвідношення обсягу перевезень пасажирів за внутрішніми і міжнародними авіарейсами становить: 10,9% та 89,1%, тобто, обсяг перевезень пасажирів авіакомпаніями міжнародними авіарейсами перевищує внутрішнє сполучення у 8,17 разів.

Всередині аналізованого періоду 2011–2021 років динаміка обсягу перевезень пасажирів є нелінійною. Обсяг перевезень пасажирів за внутрішніми авіарейсами формалізовано за двома етапами:

Перший етап (2011–2019) характеризувався скороченням обсягу перевезень

Таблиця 1

Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис. осіб

| Роки | Обсяги перевезень пасажирів, тис. осіб | | | Структура, % | | |
|-------------------|--|-----------|------------|--------------|-----------|------------|
| | всього | внутрішні | міжнародні | всього | внутрішні | міжнародні |
| 2011 | 7504,8 | 1176,3 | 6328,5 | 100 | 15,67 | 84,33 |
| 2012 | 8106,3 | 1285,4 | 6820,9 | 100 | 15,86 | 84,14 |
| 2013 | 8110,4 | 1210,1 | 6900,3 | 100 | 14,92 | 85,08 |
| 2014 | 6475,2 | 646,6 | 5828,6 | 100 | 9,99 | 90,01 |
| 2015 | 6304,3 | 624,7 | 5679,6 | 100 | 9,91 | 90,09 |
| 2016 | 8277,8 | 802,5 | 7475,3 | 100 | 9,69 | 90,31 |
| 2017 | 10556,3 | 941,4 | 9614,9 | 100 | 8,92 | 91,08 |
| 2018 | 12533,2 | 1082,9 | 11450,3 | 100 | 8,64 | 91,36 |
| 2019 | 13705,7 | 1158,6 | 12547,1 | 100 | 8,45 | 91,55 |
| 2020 | 4797,5 | 509,8 | 4287,7 | 100 | 10,63 | 89,37 |
| 2021 | 9348,1 | 725,8 | 8622,3 | 100 | 7,76 | 92,24 |
| Темп росту, коеф. | 1,25 | 0,62 | 1,36 | 1,00 | 0,50 | 1,09 |
| Середнє | 8701,8 | 924,0 | 7777,8 | 100,0 | 10,9 | 89,1 |

Джерело: розраховано за даними [10; 11]

пасажирів протягом 2011–2015 років із 1176,3 тис. осіб до 624,7 тис. осіб, потім розпочався зворотний тренд, у результаті чого обсяг перевезень у 2019 році склав 1158,6. Тому описана динаміка формалізується параболою з гілками догори (1), яка має високий рівень коефіцієнта множинної детермінації:

$$y = 229,6x^2 - 1549,7x + 9541,5, R^2 = 0,9028. (1)$$

Другий етап (2020-2021) ознаменувався різким скороченням обсягу перевезень пасажирів за внутрішніми авіарейсами у 2020 році до 509,8 тис. осіб і подальшим зростанням до 725,8 тис. осіб у 2021 році. Тому окреслена динаміка формалізується параболою з гілками догори і має максимальний рівень коефіцієнта множинної детермінації - 1 (2).

$$y = 432,4x^2 - 1\,946,0x + 2\,672,2, R^2 = 0,99. (2)$$

Обсяг перевезень пасажирів за міжнародними авіарейсами також формалізовано за двома етапами:

Перший етап (2011–2019) характеризувався скороченням обсягу перевезень пасажирів протягом 2011–2015 років із 6328,5 тис. осіб до 5679,6 тис. осіб, потім розпочався зворотний тренд, у результаті чого обсяг перевезень у 2019 році склав 12547,1 тис. осіб. Тому описана динаміка формалізується параболою з гілками догори (3), яка має високий рівень коефіцієнта множинної детермінації:

$$y = 199,71x^2 - 1233,2x + 7913,3, R^2 = 0,9292. (3)$$

Другий етап (2020–2021) ознаменувався різким скороченням обсягу перевезень пасажирів за внутрішніми авіарейсами у 2020 році до 4287,7 тис. осіб і подальшим зростанням до 8622,3 тис. осіб у 2021 році. Тому окреслена динаміка формалізується параболою з гілками догори і має максимальний рівень коефіцієнта множинної детермінації - 1 (4).

$$y = 6\,297,0x^2 - 27\,150,4x + 33\,400,5, R^2 = 0,99. (4)$$

Основною причиною виділення другого етапу динаміки обсягу перевезень пасажирів як за внутрішніми, так і за міжнародними авіарейсами, є різке його скорочення у 2020 році через обмеження, пов'язані з COVID-19. Поширення епідемії територією України та інших країн світу призвело до зменшення попиту на авіаперевезення через скорочення кількості рейсів, їх відміну, зниження комерційної завантаженості тощо. Обмежувальні заходи через протидію поширенню COVID-19 виявилися у призупинці пасажирського авіасполучення: міжнародного – з 17.03.2020 до 15.06.2020, внутрішнього – з 24.03.2020 до 05.06.2020, а також у тимчасових обмеженнях на перетин кордону України для іноземних громадян з 28.08.2020 до 28.09.2020, українських громадян – кордонів інших країн світу, що і обумовило різке скорочення ринку авіаперевезень у 2020 році. Найбільшими темпами (82%) скоротився сегмент міжнародних регулярних польотів, а процент пасажирського завантаження бортів скоротився на 11,9% та склав 69%, оскільки відбулася переорієнтацією багатьох авіакомпаній на чартерні перевезення.

Питома вага обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом у пасажиропотоці аеропортів України (табл. 2) є індикатором конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній. Їх частка у загальному пасажиропотоці аеропортів України протягом 2011–2021 років скоротилася із 60,21% до 57,63% при середньому значенні 58,91%. За внутрішніми рейсами динаміка була відносно стабільною на рівні 49%, за виключенням великих випадів у 2017 році (84,98%) і 2020 році (26,34%) при середньому значенні 50,45%. За міжнародними авіарейсами питома вага вітчизняних авіаперевізників скоротилася з 62,65% до 58,44% при середньому значенні 60,71%.

Таблиця 2

**Питома вага обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом
у пасажиропотоці аеропортів України**

| Роки | всього | внутрішні | міжнародні | Роки | всього | внутрішні | міжнародні |
|------|--------|-----------|------------|---------|--------|-----------|------------|
| 2011 | 60,21 | 49,76 | 62,65 | 2017 | 63,98 | 84,98 | 62,47 |
| 2012 | 57,46 | 48,83 | 59,44 | 2018 | 61,00 | 49,49 | 62,37 |
| 2013 | 53,59 | 49,72 | 54,33 | 2019 | 56,32 | 49,50 | 57,05 |
| 2014 | 59,42 | 48,73 | 60,91 | 2020 | 55,37 | 26,34 | 63,72 |
| 2015 | 58,95 | 49,04 | 60,29 | 2021 | 57,63 | 49,47 | 58,44 |
| 2016 | 64,02 | 49,07 | 66,19 | Середнє | 58,91 | 50,45 | 60,71 |

Джерело: розраховано за даними [10; 11]

У 2021 році почалося поступове відновлення ринку пасажирських авіаперевезень після суттєвого спаду його індикаторів в 2020 році через пандемію COVID-19 та введені обмеження (табл. 3).

Темпи приросту міжнародних перевезень (101,1%) значно перевищують темпи приросту внутрішніх (42,4%), через це питома вага перших зросла із 89,39% у 2020 році до 92,24% у 2021 році. Темпи приросту регулярних перевезень вітчизняних перевізників за міжнародними рейсами є ще більшими (103,1%), за внутрішніми – меншими (41,8%). Тому питома вага регулярних перевезень за внутрішніми рейсами скоротилася із 28,15% до 21,48%. Темпи приросту нерегулярних перевезень різняться незначно і становлять за міжнародними і внутрішніми рейсами від-

повідно 100,2% і 90,5%, проте питома вага міжнародних нерегулярних перевезень протягом 2020–2021 років є превалюючою – 99,8%.

Протягом 2020–2021 років частка регулярних перевезень скоротилася із 37,28% до 35,54%, у т.ч. за міжнародними рейсами – зросла із 29,96% до 30,26%, за внутрішніми – скоротилася незначно із 98,76% до 98,35%, проте вона більше ніж втричі перевищує аналогічну частку за міжнародними рейсами і є превалюючою.

Позитивною тенденцією 2021 року є зростання пасажирське завантаження проти 2020 року: всього за обсягом перевезень – із 65,5% до 74,9%, у т.ч. за міжнародними перевезеннями – із 66,3% до 75,2%, за внутрішніми – із 57,8% до 70,7%. Тобто, рівень паса-

Таблиця 3

Динаміка показників ринку авіаційних пасажирських перевезень у 2020–2021 роках

| Показники | Обсяг перевезень, тис. осіб | | | Структура, % | | |
|-------------------------------|-----------------------------|------------|-----------|--------------|------------|-----------|
| | Всього | Міжнародні | Внутрішні | Всього | Міжнародні | Внутрішні |
| Перевезено пасажирів | | | | | | |
| 2020 | 4796,4 | 4287,6 | 509,7 | 100 | 89,39 | 10,63 |
| 2021 | 9348,1 | 8622,3 | 725,8 | 100 | 92,24 | 7,76 |
| абс. приріст | 4551,7 | 4334,7 | 216,1 | - | - | - |
| темп приросту, % | 94,9 | 101,1 | 42,4 | 0 | 2,84 | -2,86 |
| у т.ч. за видами рейсів | | | | | | |
| - регулярні | | | | | | |
| 2020 | 1788,3 | 1284,5 | 503,4 | 100 | 71,83 | 28,15 |
| 2021 | 3322,7 | 2608,9 | 713,8 | 100 | 78,52 | 21,48 |
| абс. приріст | 1534,4 | 1324,4 | 210,4 | - | - | - |
| темп приросту, % | 85,8 | 103,1 | 41,8 | 0 | 6,69 | -6,67 |
| - нерегулярні | | | | | | |
| 2020 | 3009,7 | 3003,7 | 6,3 | 100 | 99,80 | 0,21 |
| 2021 | 6025,4 | 6013,4 | 12 | 100 | 99,81 | 0,20 |
| абс. приріст | 3015,7 | 3009,7 | 5,7 | - | - | - |
| темп приросту, % | 100,2 | 100,2 | 90,5 | 0 | 0,01 | -0,01 |
| Індикатори регулярних рейсів | | | | | | |
| - питома вага, % | | | | | | |
| 2020 | 37,28 | 29,96 | 98,76 | - | - | - |
| 2021 | 35,54 | 30,26 | 98,35 | - | - | - |
| абс. приріст, % | -1,74 | 0,30 | -0,42 | - | - | - |
| - пасажирське завантаження, % | | | | | | |
| 2020 | 65,5 | 66,3 | 57,8 | - | - | - |
| 2021 | 74,9 | 75,2 | 70,7 | - | - | - |
| абс. приріст, % | 9,4 | 8,9 | 12,9 | - | - | - |

Джерело: розраховано за даними [10; 11]

жирського завантаження за міжнародними перевезеннями більше, ніж за внутрішніми.

На ринку авіаційних пасажирських перевезень України у 2020 році працювало 14 вітчизняних авіаперевізників, у 2021 році – 15, оскільки у березні цього року почала виконувати польоти авіакомпанія «Біз Ейрлайн». Його основною ознакою є висока концентрація, оскільки на TOP-4 авіакомпаній («Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів») припадало: у 2020 році 98% ринку, у 2021 році – 93%.

У 2020 році регулярні польоти до 48 країн світу здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній (у 2021 році ці цифри становили відповідно 42 і 9). Лідерами внутрішніх регулярних пасажирських перевезень на регулярній основі були такі авіакомпанії - «Роза вітрів», «Міжнародні авіалінії України», «Скайап» та «Мотор Січ». Внутрішні польоти здійснюються між десятьма містами України. Упродовж 2021 року були відкриті 23 нові маршрути міжнародних регулярних пасажирських рейсів українськими авіаперевізниками та 28 – іноземними авіаперевізниками.

Оскільки на ділову активність авіапідприємств значний вплив має стан макросередовища, то систематизуємо чинники позитивного впливу, починаючи з 2021 року:

- підписання найважливіших юридичних документів: Угоди між ЄС та Україною про САП (спільний авіаційний простір), а також Меморандуму про взаєморозуміння (MoU) між Україною та Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) щодо механізму безперервного моніторингу в рамках універсальної програми перевірок у сфері авіаційної безпеки (USAP-CMA) з метою підвищення можливостей країн-членів у оперативному виявленні недоліків та їх усунення;

- прийняття Кабінетом Міністрів України Державної програми з безпеки польотів [12] на виконання вимог додатку 19 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ICAO [13], до якої Україна приєдналася 10.08.1992.

Зазначений міжнародний документ набув чинності для України 09.09.1992;

- у рамках продовження курсу на лібералізацію авіаційних перевезень: нові угоди про авіасполучення укладено з Ісландією, Молдовою, Ефіопією; додаткові – з Данією, Туреччиною, Марокко; збільшено квоти щодо кількості рейсів для вітчизняних авіаперевізників та знято існуючі обмеження такими країнами, як Фінляндія, Туреччина, Велика Британія, Бельгія, Чорногорія, Мальта;

- забезпечення відповідності української авіації європейським стандартам (*Commission Implementing Regulation (EU)*), зокрема до таких: 2017/373 в частині вимог до провайдерів (аеронавігаційного обслуговування, аеронавігаційних даних, послуг дизайну процедур польотів), що дозволяє Україні увійти у Спільну системи маршрутних зборів Євроконтролю; 2018/1142 у частині вимог щодо підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів, обладнання, схвалення організацій та персоналу;

- урегулювання процедур взаємодії стейкхолдерів щодо містобудівних умов і обмежень граничної висоти забудови земельних ділянок на приаеродромній території [14];

- успішне проходження Державною авіаційною службою України наглядового аудиту за вимогами ISO 9001:2015, проведеного міжнародним органом із сертифікації *Bureau Veritas Certification Ukraine*, а також її успішна участь у Програмі SAFA – *Safety. Assessment of Foreign Aircraft (EU Ramp Inspection Programme)*, що має за мету встановлення та підтримання високого рівня безпеки цивільної авіації відповідно до вимог ICAO. Протягом 2017–2021 років коефіцієнт українських перевізників за програмою SAFA скоротився з 0,8 до 0,41 (майже вдвічі), що є позитивною динамікою.

На ділову активність авіакомпаній України позитивно впливає цифрова трансформація авіаційного транспорту. По-перше, створено ряд електронних порталів: Авіаційний портал Державної авіаційної служби України (<https://portal.avia.gov.ua>), який дозволяє його користувачам отримати 14 видів публічних послуг (в частині повітряного судна – реєстрація, перереєстрація, надання адреси, включення і виключення з Державного реєстру, тимчасовий облік, видача і анулювання ліцензії, звуження і розширення діяльності, оформлення та обмін посвідчення члена екіпажу, погодження безвідкличного повноваження на дереєстрацію та експорт, надання авторизованого коду, погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромних територіях, надання державного та реєстраційного знаків), а також скористатися 24 реєстрами (авіаційних компаній, сертифікованих суб'єктів, сертифікованих навчальних центрів, сертифікованих аеродромів (злітно-посадкових майданчиків), навчальних закладів цивільної авіації України, організацій з підготовки диспетчерів управління повітряного руху, інформації про пасажиропотік

у розрізі аеропортів та авіакомпаній, статистичних даних щодо регулярності польотів та аварійних випадків; *NOMOS (Noise Monitoring Systems)* для збору інформації від вітчизняних аеропортів щодо авіаційного шуму та її візуалізації на інтерактивній мапі України (<https://nomos.avia.gov.ua>). На порталі *NOMOS* візуалізовано: еквівалентні та максимальні рівні шуму для кожного окремого аеропорту, розраховані протягом різного періоду часу (день, ніч, доба, тиждень, місяць тощо), контур шуму для різного періоду часу (день, ніч); *Fly Green* цифрової освіти – «*Fly Green: шлях до «озеленення» авіації»*, розміщений на порталі Дія (<https://osvita.diia.gov.ua/courses/fly-green>). Створення і функціонування Єдиної інформаційної системи Державної авіаційної служби України дозволяє спростити ведення бізнесу для авіаперевізників у частині автоматизації: подання заявок та документів для отримання або анулювання ліцензії на перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом; обміну інформацією Державного реєстру цивільних повітряних суден з іншими державними реєстрами та базами даних.

Висновки.

1. В основу оцінки ділової активності авіакомпаній України покладено обсяг перевезень пасажирів авіаційним транспортом. Протягом 2011–2021 років обсяг перевезень пасажирів авіаційним транспортом України зріс у 1,25 рази, при цьому за внутрішніми авіарейсами – скоротився на 0,38%, за міжнародними – збільшився у 1,36 разів. Різноманітна динаміка привела до суттєвих структурних зрушень – частка перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за внутрішніми авіарейсами скоротилася, за міжнародними – зросла. За середньорічними даними обсяг перевезень пасажирів авіакомпаніями міжнародними авіарейсами перевищує внутрішнє сполучення більше, ніж у 8 разів.

2. Обсяг перевезень пасажирів за внутрішніми і міжнародними авіарейсами формалізовано за двома етапами: перший (2011–2019) характеризувався скороченням обсягу перевезень пасажирів протягом 2011–2015 років, виникненням зворотного тренду і зростанням до кінця виділеного етапу. Підібрано відповідні поліноміальні функції, представлені параболою з гілками догори з високим рівнем коефіцієнта множинної детермінації. Другий етап (2020–2021) ознаменувався різким скороченням обсягу перевезень пасажирів за авіарейсами у 2020 році

порівняно з попереднім роком і подальшим зростанням у 2021 році. Окреслена динаміка формалізується параболою з гілками догори із максимальним значенням коефіцієнта множинної детермінації 0,99.

3. Показано, що ділова активність вітчизняних перевізників змінюється циклічно, а основною причиною виділення другого етапу динаміки обсягу перевезень пасажирів як за внутрішніми, так і за міжнародними авіарейсами, є різке його скорочення у 2020 році через обмеження, пов'язані з COVID-19. У 2021 році почалося поступове відновлення ринку пасажирських авіаперевезень.

4. Проведено порівняльну оцінку конкурентоспроможності вітчизняних і зарубіжних авіакомпаній, а також вітчизняних авіакомпаній між собою, що працюють на внутрішніх і міжнародних авіалініях між собою, за часткою ринку перевезення пасажирів. Середньорічна питома вага вітчизняних авіакомпаній, розрахована за даними 2011–2021 років, у пасажирообороті аеропортів становить 59%, за внутрішніми авіарейсами – 50%, за міжнародними авіарейсами – 61%, що свідчить про їх недостатню конкурентоспроможність, особливо на внутрішньому ринку.

5. Статистично показано, що міжнародні пасажирські перевезення є більш привабливими для вітчизняних авіаперевізників, рівень пасажирського завантаження більше порівняно з внутрішніми авіарейсами, у 2021 році він перевищив 75%, проте частка регулярних перевезень є низькою (30%), тоді як по внутрішнім авіарейсам вона перевищує 98%. Щодо міжнародних авіарейсів на нерегулярні перевезення приходить 99,8% ринку, на регулярні – близько 75% ринку. Характерною особливістю ринку перевезення пасажирів вітчизняними авіакомпаніями є його висока концентрація, оскільки 4–5 авіакомпаній контролюють більше 90% ринку.

6. Систематизовано чинники позитивного впливу на ділову активність авіакомпаній: підписання Угоди між ЄС та Україною про САП, а також Меморандуму про взаєморозуміння між Україною та ICAO, прийняття Кабінетом Міністрів України у 2021 році Державної програми з безпеки польотів; продовження курсу на лібералізацію авіаційних перевезень шляхом укладання нових і додаткових угоди про авіасполучення з рядом країн; збільшення квот щодо кількості міжнародних авіарейсів для вітчизняних авіаперевізників та зняття існуючих обмежень; забезпечення відповідності української авіації Регламентам ЄС

2017/373 та 2018/1142 в частині вимог до аеронавігаційних провайдерів та підтримання льотної придатності повітряних суден; цифрова трансформація авіаційного транспорту.

Перспективами подальших досліджень є розробка рекомендацій із інституціонального розвитку механізмів державного регулювання ринку вантажних авіаційних перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Малярчук Н. В., Хом'яченко С. І. Цивільна авіація України: проблеми державного регулювання. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2015. № 2. С. 10–14.
2. Волинець О. О. Транспорт в туризмі: переваги та недоліки авіаційних і автобусних перевезень в європейському напрямку. *Молодий вчений*. 2020. № 3(1). С. 14–17.
3. Іваницька О. М., Гадіяк А. Г. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2013. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2013_1_8 (дата звернення: 02.07.2023).
4. Демченко Д. О. Державне регулювання якості послуг авіаційних перевезень. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2011. № 11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2011_11_25 (дата звернення: 03.07.2023).
5. Брусакова О. В. Сутність та особливості державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2020. № 2. С. 104–115.
6. Брусакова О. В. Адміністративні процедури державного регулювання авіаційного транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2019. Вип. 54(2). С. 70–74.
7. Єршов Є. К. Адміністративно-правовий статус органу державного регулювання діяльності цивільної авіації України. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2011. № 3. С. 5–9.
8. Руснак І., Хижняк В. Регулювання діяльності державної авіації України як фактор підтримання безпеки виконання суб'єктами державної авіації покладених завдань. *Наука і оборона*. 2014. № 1. С. 31–37.
9. Антощишина Н. І. Система державного регулювання авіаційних перевезень в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 23. С. 31–34.
10. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік. https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc (дата звернення: 01.07.2023).
11. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit_2021_DASU.docx (дата звернення: 01.07.2023).
12. Про схвалення Державної програми з безпеки польотів: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.06.2021 № 656-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/656-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2023).
13. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Конвенція ІКАО; Міжнародний документ від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 04.07.2023).
14. Імплементативний Регламент Комісії (ЄС) 2017/373 від 01 березня 2017 року про встановлення загальних вимог для провайдерів організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування та інших функцій мережі організації повітряного руху та нагляду за ним, який скасовує Регламент (ЄС) № 482/2008, імплементативні регламенти (ЄС) № 1034/2011, (ЄС) № 1035/2011 і (ЄС) № 2016/1377 та вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 677/2011. Європейський Союз; Міжнародний документ від 01.03.2017 № 2017/373. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_030-17#Text (дата звернення: 06.07.2023).
15. EU (2018). Commission Regulation (EU) 2018/1142. Categories of aircraft maintenance licences, the modification of the acceptance procedure of components from external suppliers and the modification of the maintenance training organisations privileges. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1142> (дата звернення: 06.07.2023).
16. Питання використання приаеродромної території: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2021 № 1427. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1427-2021-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.07.2023).

REFERENCES:

1. Maliarchuk N. V., Khomiachenko S. I. (2015) Tsyvilna aviatsiia Ukrainy: problemy derzhavnoho rehulivannia [Civil aviation of Ukraine: problems of state regulation]. *Yurydychnyi visnyk. Povitriane i kosmichne pravo*, 2, 10–14. [in Ukrainian]
2. Volynets O. O. (2020) Transport v turyzmi: perevahy ta nedoliky aviatsiinykh i avtobusnykh perevezen v yevropeiskomu napriamku [Transport in tourism: advantages and disadvantages of air and bus transport in the European direction]. *Molodyi vchenyi*, 3(1), 14–17. [in Ukrainian]

3. Ivanytska O. M., Hadiiak A. H. (2013) Cuchasnyi stan aviatsiinoi haluzi ta problemy derzhavnoho rehuliuвання розв'язку avializynhu v Ukraini [The current state of the aviation industry and the problems of state regulation of the development of aviation leasing in Ukraine]. *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia i mistsevoho samovriiduvannya*, 1. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2013_1_8 [in Ukrainian] (accessed July 2, 2023).
4. Demchenko D. O. (2011) Derzhavne rehuliuвання yakosti posluh aviatsiinykh perevezen [State regulation of the quality of air transport services]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*, 11. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2011_11_25 [in Ukrainian] (accessed July 3, 2023).
5. Brusakova O. V. (2020) Sutnist ta osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання v haluzi aviatsiinoho transportu [The essence and peculiarities of state regulation in the field of air transport]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu vnutrishnikh sprav*, 2, 104–115. [in Ukrainian]
6. Brusakova O. V. (2019) Administratyvni protsedury derzhavnoho rehuliuвання aviatsiinoho transportu [Administrative procedures of state regulation of air transport]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriia : Pravo*, 54(2), 70–74. [in Ukrainian]
7. Yeriashov Ye.K. (2011) Administratyvno-pravovyi status orhanu derzhavnoho rehuliuвання diialnosti tsyvilnoi aviatsii Ukrainy [Administrative and legal status of the body of state regulation of civil aviation of Ukraine]. *Yurydychnyi visnyk. Povitriane i kosmichne pravo*, 3, 5–9. [in Ukrainian]
8. Rusnak I., Khyzhniak V. (2014) Rehuliuвання diialnosti derzhavnoi aviatsii Ukrainy yak faktor pidtrymannia bezpeky vykonannya subiektamy derzhavnoi aviatsii pokladyenykh zavdan [Regulation of the activities of the state aviation of Ukraine as a factor in maintaining the safety of the execution of assigned tasks by the entities of the state aviation]. *Nauka i oborona*, 1, 31–37. [in Ukrainian]
9. Antoshchyshyna N. I. (2013) Systema derzhavnoho rehuliuвання aviatsiinykh perevezen v Ukraini [System of state regulation of air transportation in Ukraine]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, 23, 31–34. [in Ukrainian]
10. The State Aviation Service of Ukraine (2021). Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2020. Available at: https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc [in Ukrainian] (accessed July 1, 2023).
11. The State Aviation Service of Ukraine (2022). Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2021. Available at: https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit_2021_DASU.docx [in Ukrainian] (accessed July 1, 2023).
12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021) On the approval of the State program on flight safety: Order. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/656-2021-%D1%80#Text> [in Ukrainian] (accessed July 4, 2023).
13. International Civil Aviation Organization (1944) Convention on International Civil Aviation. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text [in Ukrainian] (accessed July 4, 2023).
14. EU (2017). Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011. Available at: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj (accessed July 6, 2023).
15. EU (2018). Commission Regulation (EU) 2018/1142. Categories of aircraft maintenance licences, the modification of the acceptance procedure of components from external suppliers and the modification of the maintenance training organisations privileges. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1142> (accessed July 6, 2023).
16. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021) The issue of the use of the airport territory: Resolution. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1427-2021-%D0%BF#Text> [in Ukrainian] (accessed July 5, 2023).