УДК: 338.45:316.32
https://doi.org/10.33296/2707-0654-15(30)-05

Прушківська Емілія
доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Міжнародних економічних відносин»,
Національний університет «Запорізька політехніка»
м. Запоріжжя, Україна
ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-4227-8305

ПРУШКІВСЬКИЙ ВОЛОДИМИР
доктор економічних наук, професор,
кафедра «Економічної теорії та підприємництва»
Національний університет «Запорізька політехніка»
м. Запоріжжя, Україна
ORCID ID: https://orcid.org/0000-0001-8079-9227

КОПТЄВ ОЛЕКСАНДР
магістр кафедри «Міжнародних економічних відносин»,
Національний університет «Запорізька політехніка»
м. Запоріжжя, Україна

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ

Анотація. В статті досліджено роль та значення авіаційної галузі в світовому господарстві. Виокремлено особливості розвитку національної авіаційної галузі. Зазначено, що авіаційна галузь має розгалужену структуру, але основними структурними ланками є авіаційне виробництво та авіаційні перевезення. Проаналізовано тенденції функціонування авіаційного ринку на сучасному етапі. З'ясовано, що попит на перевезення призводить до збільшення попиту на продукцію авіаційної промисловості, оскільки авіакомпанії прагнуть збільшувати провізні потужності. Виявлено фактори впливу на авіаперевезення: розвиток міжнародної торгівлі; вартість палива; рівень доходів населення, в тому числі рівень заробітної плати; динаміка валютних курсів. Акцентовано увагу на регіональному ринку пасажирських перевезень, який віддзеркалює також тенденції розвитку світової економіки. В найближчій перспективі значний приріст пасажирських перевезень очікується у Китаї. Підкреслено, що регіони

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

Близького Сходу та Латинської Америки за темпами зростання пасажирських перевезень випереджатимуть країни Європи й Північної Америки. Обґрунтовано, що для світової авіаційної галузі характерне постійне зростання, яке формується під впливом зростаючого попиту авіакомпаній на нові літаки, що було тимчасово призупинено через коронавірусні обмеження. Основними факторами, які визначають рівень попиту на послуги авіакомпаній, є комплексні показники розвитку: ВВП, рівень доходу на душу населення, рівень ділової активності населення. Авторами виокремлено роль української авіаційної галузі, яка забезпечує обороноздатність і суверенітет країни. Підкреслено, що національне авіабудування має відігравати значну роль у забезпеченні високих доходів, внеску високотехнологічних виробництв у структуру ВВП та зайнятості кваліфікованих кадрів, а також у вирішенні масштабних соціально-економічних та інфраструктурних проблем, забезпеченні національної безпеки у довгостроковій перспективі. Узагальнено, що глобальні виклики з одного боку призводять до скорочення обсягів виробництва та надання послуг авіаційною галуззю, а з іншого дають – можливості до розвитку на основі новітніх технологій.

Ключові слова: авіаційна промисловість, авіаційні компанії, глобалізація, світовий ринок, національна авіаційна промисловість.

Вступ. Світова авіаційна промисловість, як і інші технологічні галузі промисловості, знаходиться під прямим впливом глобалізації і безпосередньо залежить від розвитку світового ринку повітряного транспорту, в значній мірі складаючи основу для ділових, торгових і науково-технічних зв'язків між країнами. Зростання обсягів світового ринку цивільних літаків є результатом динамічного розвитку комерційних авіаперевезень і, як наслідок, збільшення необхідних провізних потужностей при одночасному подорожчанні літаків цивільної авіації внаслідок підвищення їх технічної складності.

Основними замовниками продукції авіабудівних компаній є авіаційні компанії, які в кінцевому рахунку і визначають обсяг виробництва авіаційної техніки. Крім того, близько 40% цивільних літаків належать лізинговим компаніям, які значно збільшили свою частку в світовому парку цивільних літаків останнім часом, оскільки авіакомпанії вважають за краще знімати з себе ризики, пов'язані з тривалими термінами окупності повітряного судна.

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

Світовий ринок повітряного транспорту в своєму розвитку слідує за загальним світовим ринком. Коливання на світовому авіаційному ринку є похідними від відповідних фаз підйому і спаду в світовій економіці. Повітряний транспорт багато в чому є основою сучасної глобалізованої економіки, забезпечуючи зв'язки між різними ринками в короткі терміни, що в свою чергу є стимулом для розвитку міжнародної торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі є актуальним предметом дослідження як серед вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Зокрема, наукові праці Білявського М., Подтуркіної В. [1], Брукса П. [2], Ітані Н., О'Коннелл Дж. [3], Макаріо Р. [4], Касьянчик В. [5], Кубати В. [6], Ляшенко В. [7], Марінцевої К. [8], Смерічевського С., Михальченко І. [9], та інших науковців. Важливими з практичної точки зору є аналітичні праці міжнародних інституцій, які досліджують проблеми авіаційної промисловості з подальшою публікацією звітів, серед яких ICAO, IATA, World Bank, та інші. Не зважаючи на значний доробок вчених в цьому напрямку дослідження, виникає постійно проблема в аналізі нових явищ та процесів розвитку авіаційної промисловості у мовах глобалізаційних викликів.

Мета статті. Метою дослідження є з'ясування трендів розвитку авіаційної галузі в структурі світового господарства та, виявлення особливостей впливу глобальних викликів на розвиток світової та національної авіаційної промисловості.

Виклад основного матеріалу дослідження. Про значимість і важливість авіаційної галузі у світовому господарстві свідчить реальна дійсність. Зокрема, в «доковідний» період міжнародні кордони перетинали 1,2 до 1,5 млрд. туристів, 57% з числа яких скористалися повітряним транспортом, на частку якого припадало близько 35% світової торгівлі у вартісному вираженні [10]. Для багатьох видів товарів, таких як медичні препарати, просто не існують інших альтернативних способів доставки, крім повітряного транспорту.

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

Авіаційна промисловість має розгалужену структуру, але одними із основних ланок цієї структури є авіаційне виробництво та авіаційні перевезення. Виробництво безпосередньо працює на задоволення потреб авіаційних компаній. Зазначимо, що авіакомпанії закуповують нові повітряні судна виходячи з трьох цілей:

а) задоволення зростаючого попиту на авіаперевезення;

б) заміна авіатехніки, що повністю відпрацювала свій ресурс;

в) заміна морально застарілої (хоча, можливо, такої, що і не відпрацювала свій ресурс повністю) авіатехніки на вироби нового покоління.

В останньому десятиліттю на авіаринку домінує третій тип попиту на нові літаки, проте ця тенденція не відображає реалії сьогодення. За прогнозами авіабудівних компаній, у період до 2037 р. 56% від загальної кількості літаків, що закуповуються, йде на збільшення флоту для задоволення зростаючих потреб авіакомпаній, а 44% від літаків, що закуповуються, замінять застарілі літаки, до яких входять і морально застарілі літаки, і літаки, що вже відпрацювали свій ресурс.

Співвідношення даних видів попиту на нові літаки постійно змінюється, проте домінує попит, що пов'язаний зі зростанням попиту на самі авіаперевезення. Різке падіння попиту на розширення парку авіакомпаній у 2020 р. пояснюється коронакризою, що вплинула на всі галузі виробництва, а авіаційна промисловість через закриття кордонів та значне скорочення авіаперевезень стала однією з галузей, що постраждала найбільше. Попит на перевезення призводить до збільшення попиту на продукцію авіаційної промисловості, оскільки авіакомпанії прагнуть збільшувати провізні потужності. Попит на продукцію цивільної авіаційної промисловості є похідним від попиту на авіаперевезення і в першу чергу залежить від загального рівня світової економіки, одним із основних критеріїв, що відображають її комплексний розвиток, є величина внутрішнього валового продукту (ВВП). Багато в чому цей

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

показник є універсальним, оскільки відображає як і динаміку ділової активності, що визначає розвиток корпоративного попиту на авіаперевезення, так і рівень добробуту населення, що визначає особистий попит. Наприклад, у 2021 р. зростання світового ВВП склало 5,8%, а загальний обсяг пасажирських та вантажних перевезень зріс на 8,6% [11]. За прогнозами дослідницьких і авіабудівних компаній, середньосвітове зростання пасажиропотоку очікується на рівні близько 5% на рік, що призведе до досягнення показника в 16 трлн пасажирокілометрів до 2035 р. у галузі повітряного транспорту.

В цілому на рівень попиту на авіаперевезення впливають такі фактори:

а) розвиток міжнародної торгівлі;

б) вартість палива;

в) рівень доходів населення, в тому числі рівень заробітної плати;

г) динаміка валютних курсів.

Істотне зниження цін на паливо в останні роки привело до того, що вартість долі витрат на паливо в загальних експлуатаційних витратах авіакомпанії скоротилася з однієї третьої до однієї п'ятої частини (до коронакризи та початку повномасштабної війни в Україні). Цей показник в першу чергу впливає на тарифи авіакомпаній. Зниження цін на нафту стимулює авіакомпанії продовжувати експлуатацію старих і менш паливно ефективних літаків, проводячи їх модернізацію замість придбання нових моделей. І навпаки, підвищення ціни на нафту є важливим аргументом для придбання більш екологічних та рентабельних та літаків.

Регіональна структура розвитку ринку пасажирських перевезень також віддзеркалює тенденції розвитку світової економіки. За даними ІСАО [12], зараз на частку Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР) припадає 32% світових авіаперевезень. На частку Європи припадає 27% світового трафіку. Обсяги перевезень у регіоні Північної Америки зросли і становлять 25% загального обсягу перевезень. У регіоні Близького Сходу було зафіксовано рекордний

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

показник зростання обсягу перевезень – 11,3%, на Латинську Америку припадає 5%., на Африку припадають – 2%, в попередні роки було зафіксовано зростання у розмірі 0,8%.

Беручи до уваги прогнози щодо зростання населення і ВВП регіонів, що розглядаються, передбачається, що через 20 років на частку АТР припадатиме 40% від загальної кількості поставок пасажирських літаків, частка Європи та Північної Америки становитиме також 40% у сукупності, а решта 20% літаків будуть поставлені у такі регіони: Близький Схід, Латинська Америка та Африка. У цей прогнозний період найбільший приріст пасажирських перевезень очікується у Китаї. Регіони Близького Сходу та Латинської Америки за темпами зростання пасажирських перевезень випереджатимуть країни Європи й Північної Америки, але менші обсяги ВВП не дозволять обігнати лідируючі регіони.

Із аналізу глобального повітряного руху, здійсненого ІСАО, слідує, що відбувається глобальне відновлення повітряного руху, що характеризується зростанням довіри авіакомпаній і низкою покращень регіонального повітряного сполучення та спрощення авіаперевезень. Кількість авіапасажирів, перевезених із січня по квітень 2022 року, зросла на 65% порівняно з аналогічним періодом 2021 року, а вильоти літаків – на 30%.

Тенденції в регіональному розрізі свідчать, що кількість пасажирських місць у Північній Америці та Латинській Америці/Карибському басейні зараз відновилася до рівня, що був до пандемії, і те саме стосується інших великих внутрішніх ринків, таких як Індія, Австралія, Бразилія та Мексика. Між тим, кількість місць у Європі також має позитивну траєкторію зростання.

За прогнозами, що до кінця 2022 року загальна кількість пасажирських місць у Північній Америці, Європі, Близькому Сході, Південно-Західній Азії та регіоні Латинської Америки/Карибського басейну має або майже наблизиться до рівня, що був до пандемії. Темпи відновлення в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Африці залишаються складнішими: відновлення повної пасажирських

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

кількості місць очікується в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні до 2023-2024 років, а в Африці до 2024-2025 років [12].

Для економік країн світу надзвичайно важливо, щоб співпраця між урядами та авіаційною промисловістю була зміцнена, а глобальне співтовариство базувалося на поточну динаміку для повного повернення до рівня польотів до пандемії. Необхідно також зважати на те, що паралельно продовжується прогрес у екологічній та цифровій трансформації, які безпосередньо будуть впливати на авіаційну галузь.

Узагальнимо, що для світового ринку цивільної авіаційної продукції характерне постійне зростання, яке формується під впливом зростаючого попиту авіакомпаній на нові літаки, що було тимчасово призупинено через коронавірусні обмеження. Основними факторами, які визначають рівень попиту на послуги авіакомпаній, є комплексні показники розвитку – ВВП, рівень доходу на душу населення, рівень ділової активності населення, тощо. Враховуючи темпи зростання економіки різних регіонів, найбільший попит на перевезення та відповідно на цивільні літаки очікується в АТР, високий попит зберігає США та ЄС.

Щодо національної авіаційної промисловості, то слід зазначити, що в умовах скорочення можливостей державного бюджету, посилення глобальних політичних та економічних протиріч, необхідно забезпечити високу якість стратегічного планування розвитку високотехнологічних та наукомістких галузей української економіки, серед яких авіабудування займає особливе місце. Ця галузь забезпечує обороноздатність і суверенітет країни, причому не лише у частині військової продукції. Українське авіабудування має відігравати більш значну роль як у забезпеченні високих доходів, внеску високотехнологічних виробництв у структуру ВВП та зайнятості кваліфікованих кадрів, а також у вирішенні масштабних соціально-економічних та інфраструктурних проблем, забезпеченні національної безпеки у довгостроковій перспективі. Наголосимо,

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

українська авіаційна наука покликана забезпечити при цьому вирішальну компоненту – науково-технічний заділ для галузі.

Світовий ринок виробництва авіаційної техніки сьогодні характеризується дедалі інтенсивнішою міжнародною кооперацією кожного з етапів виробництва та пов'язаних із нею процесів. Під впливом даного фактору розвиток співпраці із зарубіжними виробниками та вбудовування у глобальні ланцюги створення вартості стає для національних авіавиробників нагальною необхідністю, оскільки дає можливість залучати інвестиції, успішно модернізувати виробництво і як результат – створювати нову конкурентоспроможну авіатехніку та здійснювати її сервісне післяпродажне обслуговування. Щоб не перешкоджати конкуренції на внутрішньому ринку національної та іноземної продукції й стимулювати процеси інтеграції, розглянемо два варіанти розвитку подій – конкурентне зростання та локальне зростання. Більш детальне порівняння двох альтернативних сценаріїв наведено у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1 – Переваги та недоліки реалізації планів локального та конкурентного зростання*

	Локальне зростання	**Конкурентне зростання**
Переваги	1) податкові надходження до бюджету 2) стимулювання попиту на продукцію національної авіаційної промисловості на ринку 3) задоволення внутрішнього попиту на авіаперевезення та авіаційні роботи 4) забезпечення потреб держави у обороноздатності та безпеці	1) не перешкоджає конкуренції на внутрішньому ринку української та іноземної продукції 2) не виключає застосування заходів щодо захисту внутрішнього ринку 3) орієнтація на світовий ринок 4) «селективна» конкурентоспроможність 5) участь у глобальних ланцюжках створення вартості 6) залучення інвестицій 7) ефективна модернізація виробництва
Недоліки	1) негативний вплив на експорт 2) ускладнення виходу на міжнародні ринки 3) свідомий вихід з глобального ринку на найближче десятиліття	1) висока вартість інвестиційних процесів із бюджету 2) складність реалізації: підготовка кадрів, забезпечення ефективності

Джерело: складено авторами самостійно

Із вище зазначеного слідує, що конкурентне зростання передбачає орієнтацію на глобальний ринок та «селективну» конкурентоспроможність

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

продукції національного авіаційного виробництва. Даний сценарій більш вартісний для державного бюджету і складніший для втілення, оскільки вимагає як прийняття відповідних адміністративних рішень, так і забезпечення ефективності та значних зусиль з підготовки кадрів. Однак його реалізація відкриває нові можливості не тільки для галузі, а й усієї української економіки загалом.

Наукоємність продукції авіаційної промисловості визначає необхідність у наукових дослідженнях та фінансування цієї сфери, що також визначає значну роль держави в даному процесі. Серед тенденцій даного ринку слід також виділити жорсткі екологічні вимоги до продукції авіаційної промисловості та необхідність удосконалення системи післяпродажного обслуговування, яка є одним з факторів підтримки конкурентоспроможності на світовому ринку.

Важливим чинником, який також суттєво вплине на авіаційну промисловість, є екологія. Оскільки, саме екологічний фактор у найближчі десятиліття надаватиме визначальний вплив і на авіацію. Існуючі технології, що передбачають спалювання вуглецевого палива, будуть обтяжені «карбоновими зборами» – таке рішення ухвалила ICAO в межах програми CORSIA. Біопаливо, яке може вироблятися з рослин, дозволяє скоротити викиди вуглекислого газу (CO2) в атмосферу на 80%, вважають аналітики компанії Boeing, які уже проводить такі експерименти [13]. Головна ставка робиться на перехід від спалювання вуглецевого палива до гібридних, електричних і водневих технологій. Важливо зазначити, що біопаливо може стати для України, яка має великий обсяг земель сільськогосподарського призначення, новим джерелом експорту та зростання національного обсягу ВВП.

Розвиток телекомунікацій багато років вважався головним викликом для авіації: футурологи вважали, що відео зв’язок з'єднає людей на різних континентах, зробивши авіаперельоти непотрібними бізнесу. Епідемія коронавірусу вмить зробила ці прогнози реальністю, перевівши величезну

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

кількість людей на віддалений формат роботи і зробивши заочні переговори єдино можливими. Ситуація вже не стане незмінною. Так, наприклад, європейські банки після пандемії планують скоротити відрядження вдвічі порівняно з докоронавірусними часами,: лише HSBC заощадив $300 млн на дорожніх витратах у 2020 р. порівняно з попереднім роком. Корпоративні поїздки можуть давати до 75% доходів авіакомпаній на деяких міжнародних рейсах. Інтернет та телефон не єдина загроза авіації. Її представляють і наземні перевезення, передусім високошвидкісні залізниці [12]. У Європі, наприклад, існує буферна зона – поїздки дальністю 400-700 км, – у якій авіація конкурує із залізницею.

Утримати позиції в цьому сегменті авіаційній галузі допоможуть літальні апарати з покращеними екологічними характеристиками та можливістю вертикального зльоту та посадки. Зміни у житті і технологічні перетворення, посилені пандемією, сприяли тектонічним зрушенням в авіаційній промисловості, що неминуче призведе до появи нового русла авіатранспортного потоку. Усі ці виклики потребують подальших ґрунтовних досліджень та розробки практичних рекомендацій.

Висновки. Дослідивши тенденції розвитку авіаційної промисловості в умовах глобальних викликів, зазначаємо що наукомісткість продукції авіаційної промисловості визначає необхідність у наукових дослідженнях та фінансування цієї сфери, а також потребує координаційної ролі держави цих процесів. Серед тенденцій функціонування цієї галузі слід також виділити жорсткі екологічні вимоги до продукції авіаційної промисловості та необхідність удосконалення системи післяпродажного обслуговування, яка є одним з факторів підтримки конкурентоспроможності на світовому ринку. Проаналізовані національні та світові тенденції функціонування даної галузі дозволили дійти висновку, що ринок продукції авіаційної промисловості на даному етапі розвитку

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

міжнародних відносин став глобальним, і перед компаніями постає необхідність реагувати на коливання зовнішніх чинників.

Використана література:

1.Білявський В.М., Подтуркіна В.Б. Трансформація авіаційного бізнесу в системі управління сталим розвитком авіаційного сектору. Актуальні проблеми теорії та практики менеджменту : X міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса (28 травня 2021 р., Одеса). Державний університет Одеська політехніка, 2021. С. 129-131.

2.Brooks P. W. The first transport airplanes. *Aeronautics*. 2015. no 6.pp. 40-42.

3. Itani N., O'Connell J., Mason K. (2014) A macro-environment approach to civil aviation strategic planning. *Transport Policy*. no 33. pp. 125-135.

4. Macario R., Voorde E. Critical issues in airtransport economics and business. Routledge, 2011. 412 p.

5 Касьянчик В. Д., Олесюк Є. А. Ефективність експлуатації міжнародних авіаліній. Львів: Брідж, 2016. 216 с.

6. Кубата В. Г.,Овчаренко С. І. Аеропорти й аеродроми: навч. посіб.; Нац. аерокосм. ун-т ім. М. Є. Жуковського «Харків. авіац. ін-т». Харків: ХАІ, 2020. 63 с.

7. Ляшенко В. І. Аналіз сучасного стану авіабудування в складі оборонно-промислового комплексу України. *Держава та регіони*. № 3 (59). 2017. С.84-88.

8. Марінцева К. В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія ; Нац. авіац. ун-т. Київ, 2014. 503 с.

9. Смерічевський С.Ф., Михальченко І.Г. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка*. 2015. Вип. 2 (46). С. 29-37.

10. Boeing. Current aircraft financing market outlook. URL: https://www.boeing.com/company/key-orgs/boeing-capital/current-aircraft-financing-market.page (дата звернення: 10.01.23).

11. Boeing. Current market outlook 2017-2036 of Boeing. URL: http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/market/current-market-outlook-2017/assets/downloads/cmo2017-10-20.pdf (дата звернення:15.12.22).

12. The Economist. The air-leasing sector may soon face harder times. URL: http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21699942-air-leasing-sector-may-soon-face-harder-times-crowded-skies (дата звернення:20.02.23).

13. Newsroom. Latest air traffic forecasts illustrate encouraging recovery and higher growth in global air travel. URL: https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Latest-air-traffic-forecasts-illustrate-encouraging-recovery-and-higher-growth-in-global-air-travel.aspx (дата звернення:25.02.23).

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

References

1.Biliavskyi V.M., Podturkina V.B. Transformatsiia aviatsiinoho biznesu v systemi upravlinnia stalym rozvytkom aviatsiinoho sektoru. Aktualni problemy teorii ta praktyky menedzhmentu : Khmizhnar. nauk.-prakt. konf., m. Odesa (28 travnia 2021 r., Odesa). Derzhavnyi universytet Odeska politekhnika, 2021. S. 129-131.

2. Brooks P. W. The first transport airplanes. Aeronautics. 2015. no 6. pp. 40-42.

3. Itani N., O Connell J., Mason K. (2014) A macro-environment approach to civil aviation strategic planning. Transport Policy. no 33. pr. 125-135.

4. Macario R., Voorde E. Critical issues in airtransport economics and business. Routledge, 2011. 412 r.

5 Kasianchyk V. D., Olesiuk Ye. A. Efektyvnist ekspluatatsii mizhnarodnykh avialinii. Lviv: Bridzh, 2016. 216 s.

6. Kubata V. H., Ovcharenko S. I. Aeroporty y aerodromy: navch. posib.; Nats. aerokosm. un-t im. M. Ye. Zhukovskoho «Kharkiv. aviats. in-t». Kharkiv: KhAI, 2020. 63 s.

7. Liashenko V. I. Analiz suchasnoho stanu aviabuduvannia v skladi oboronno-promyslovoho kompleksu Ukrainy. Derzhava ta rehiony. № 3 (59). 2017. S.84–88.

8 Marintseva K. V. Naukovi osnovy ta metody zabezpechennia efektyvnoho funktsionuvannia aviatransportnykh system: monohrafiia ; Nats. aviats. un-t. Kyiv, 2014. 503 c.

9 Smerichevskyi S.F., Mykhalchenko I.H. Osoblyvosti transformatsii svitovoho rynku aviatsiinykh perevezen. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriia : Ekonomika. 2015. Vyp. 2 (46). S. 29-37.

10. Boeing. Current aircraft financing market outlook. URL: https://www.boeing.com/company/key-orgs/boeing-capital/current-aircraft-financing-market.page (дата звернення: 10.01.23).

11. Boeing. Current market outlook 2017–2036 of Boeing. URL: http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/market/current-market-outlook-2017/assets/downloads/cmo2017-10-20.pdf (дата звернення:15.12.22).

12.The Economist. The air-leasing sector may soon face harder times. URL: http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21699942-air-leasing-sector-may-soon-face-harder-times-crowded-skies (дата звернення:20.02.23)

13. Newsroom. Latest air traffic forecasts illustrate encouraging recovery and higher growth in global air travel. URL: https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Latest-air-traffic-forecasts-illustrate-encouraging-recovery-and-higher-growth-in-global-air-travel.aspx (дата звернення:25.02.23).

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

Emiliia Prushkivska
Doctor of economic sciences, professor,
Head of the Department «International Economic Relations»
National University «Zaporizhzhia Polytechnic»
Zaporizhzhia, Ukraine

Volodymyr Prushkivskiy
Doctor of economic sciences, professor,
Department «Economic Theory and Entrepreneurship»
National University «Zaporizhzhia Polytechnic»
Zaporizhzhiacity, Ukraine

Oleksandr Koptev
Master's degree, Department «International Economic Relations»,
National University «Zaporizhzhia Polytechnic»
Zaporizhzhiacity, Ukraine

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY IN THE FACE OF GLOBAL CHALLENGES

Abstract. The article examines the role and importance of the aviation industry in the world economy. The peculiarities of the development of the national aviation industry are highlighted. It is noted that the aviation industry has a branched structure, but the main structural links are aviation production and air transportation. The trends in the functioning of the aviation market at the present stage are analyzed. It is found that the demand for transportation leads to an increase in demand for the products of the aviation industry, as airlines seek to increase their carrying capacity. The factors of influence on air transportation are identified: development of international trade; fuel cost; level of income of the population, including the level of wages; dynamics of exchange rates. Attention is focused on the regional passenger transportation market, which also reflects the trends in the global economy. In the short term, a significant increase in passenger traffic is expected in China. It is emphasized that the regions of the Middle East and Latin America will outpace the countries of Europe and North America in terms of passenger traffic growth. It is substantiated that the global aviation industry is characterized by constant growth, which is formed under the influence of the growing demand of airlines for new aircraft, which was temporarily suspended due to coronavirus restrictions. The main factors that determine the level of demand for airline services are comprehensive development indicators: GDP, per capita income, and business activity. The authors emphasize the role of the Ukrainian aviation industry, which ensures the country's defense capability and sovereignty. It is emphasized that the national aviation industry should play a significant role in ensuring

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.

high incomes, the contribution of high-tech industries to the GDP structure and employment of qualified personnel, as well as in solving large-scale socio-economic and infrastructure problems, and ensuring national security in the long term. The author summarizes that global challenges, on the one hand, lead to a reduction in the volume of production and services provided by the aviation industry, and, on the other hand, provide opportunities for development based on the latest technologies.

Keywords: aviation industry, aviation companies, globalization, world market, national aviation industry.

© Українська інженерно-педагогічна академія
© ГО «Школа адаптивного управління соціально-педагогічними системами»
© Прушківська Е., Прушківський В., Коптєв О.