

ГЛОБАЛЬНІ ЕКОНОМІЧНІ ТРЕНДИ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

©2024 ЧУЖИКОВ В. І.

УДК 338.47:656.7] (100)
JEL: F02; H54; L93

Чужиков В. І. Глобальні економічні тренди авіаційних пасажирських перевезень

Актуальність обраної проблематики зумовлена тим, що швидкий розвиток масштабних процесів транспортної глобалізації зумовив, з одного боку, чергову перебудову авіаційного сектора національних економік, проте, з іншого – виникнення значних світових ризиків (COVID-19, тероризм, захоплення чужих територій, посилення конкуренції між основними авіаційними компаніями, небачені до цього наслідки забруднення атмосферного повітря тощо). Ці та деякі інші передумови (зокрема, зростання цін на паливо) сприяли банкрутству окремих авіаперевізників, як з-поміж великих компаній, так і з числа тих, у розпорядженні яких налічувалося лише 3–4 літаки. В умовах сьогодення важливого значення набуло позиціонування провідних авіакомпаній світу в межах трьох домінуючих авіаційних альянсів – Sky Team, Star Alliance, One World. Автором було доведено, що саме вони поділили світовий авіаційний простір фактично на три нерівні частини та вийшли на домінуючі позиції у світі. У статті обґрунтовано феномен бурхливого розвитку лідерів авіаційних перевезень, зокрема пасажирських авіакомпаній: American Airlines (США), Delta Airlines (США), Ryanair Group (Ірландія), United Airlines (США), Southwest Airlines (США), Lufthansa Group (Німеччина). Досліджено системний характер і особливості розвитку бюджетних компаній (лоукостів), а також провідних китайських і арабських авіаперевізників. Обґрунтовано провідну роль і перспективи розвитку авіаційної інфраструктури (у т. ч. глобальних аеропортів) щодо підвищення якості, безпеки, надійності й ефективності пасажирських авіаперевезень. Визначено центральну роль авіакомпаній в організації туристичного бізнесу та формуванні на цій основі новітніх форм економічної активності. Розроблено графічну модель розвитку авіаційного пасажирського транспорту на період 2020–2040 рр. Наголошено на важливій ролі глобальних і національних інституцій у регулюванні авіаційних перевезень (гармонізація нормативно-правової бази, мережевізація авіаційного простору, глобальна гібридизація транспортних переміщень тощо).

Ключові слова: авіакомпанії, авіаційні групи, авіаційні альянси, Homo urbanus, платформізація авіасполучень, конгломерація економічної активності, лоукости, ЄС.

Рис.: 1. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 20.

Чужиков Віктор Іванович – доктор економічних наук, професор, проректор з науково-педагогічної роботи та міжнародних зв'язків Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана (просп. Берестейський, 54/1, Київ, 03057, Україна)

E-mail: viktor.chuzhykov@kneu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3483-9122>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/I-7950-2018>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56835768900>

UDC 338.47:656.7] (100)
JEL: F02; H54; L93

Chuzhykov V. I. Global Economic Trends in Aviation Passenger Transport

The relevance of the chosen issue is due to the fact that the rapid development of large-scale processes of transport globalization has led, on the one hand, to another restructuring of the aviation sector of national economies, but on the other hand, to the emergence of significant global risks (COVID-19, terrorism, territorial seizures, increased competition among major aviation companies, unprecedented consequences of air pollution, etc.). These and some other preconditions (including the rise in fuel prices) have contributed to the bankruptcy of individual airlines, both among large companies and those with only 3-4 aircraft at their disposal. In today's conditions, the positioning of the world's leading airlines within the three dominant aviation alliances, Sky Team, Star Alliance, and One World, has become increasingly important. The author has demonstrated that they have divided the global aviation space into three unequal parts and have taken dominant positions in world. The article substantiates the phenomenon of the rapid development of aviation transport leaders, particularly passenger airlines: American Airlines (USA), Delta Airlines (USA), Ryanair Group (Ireland), United Airlines (USA), Southwest Airlines (USA), Lufthansa Group (Germany). The article examines the systemic nature and features of the development of budget airlines (low-cost carriers), as well as leading Chinese and Arab airlines. The leading role and development prospects of aviation infrastructure (including global airports) in improving the quality, safety, reliability, and efficiency of passenger air transport are substantiated. The central role of airlines in organizing the tourism business and forming on this basis new forms of economic activity is determined. A graphic model of the development of air passenger transport for the period 2020–2040 has been developed. The important role of global and national institutions in regulating air transport (harmonization of the regulatory framework, networking of aviation space, global hybridization of transportation, etc.) is emphasized.

Keywords: airlines, aviation groups, aviation alliances, Homo urbanus, platformization of air connections, conglomeration of economic activity, low-cost carriers, EU.

Fig.: 1. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 20.

Chuzhykov Viktor I. – D. Sc. (Economics), Professor, Vice-Rector for Scientific and Pedagogical Work and International Affairs, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman (54/1 Beresteyskiy Ave., Kyiv, 03057, Ukraine)

E-mail: viktor.chuzhykov@kneu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3483-9122>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/I-7950-2018>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56835768900>

Стрімке зростання глобальних інтеграційних процесів привело до неминучої поляризації різних видів транспорту, наслідком чого стала доволі вразлива модель цивільної авіації, в межах якої активно вибудовували мультиструктурну систему як поглибленої кооперації, так і жорсткого конкурентного протистояння. Найбільш рельєфно такі суперечності проявили себе протягом останньої чверті століття. Саме впродовж цього періоду гібридних форм інтеграції та дезінтеграції з кожним роком ставало все більше (авіаційні кластери, авіаційні альянси, авіаційні групи тощо). Втім, постійне перегрупування прихильності компаній, тиск профспілок, а також стрімкі зміни в кон'юктурі далеко не завжди приносило очікуваний економічний ефект. Як результат, зазнали банкрутства бельгійська Sabena (2001 р.), італійська Alitalia (2021 р.), угорська Malev (2012 р.), естонська Estonian Air (2015 р.), литовські авіалінії Fly Lal (2009 р.). Свого часу доволі гучним і у багатьох випадках ще й трагічним виглядало фінансове банкрутство американського гіганта Pan American World Airways (Pan Am), що мало місце у грудні 1991 р. Разом із тим варто наголосити, що «на його уламках» з часом виник сучасний глобальний лідер пасажирських перевезень, авіакомпанія Delta.

Високий ступінь ризику на ринку авіаційних пасажирських перевезень спровокував формування багатьох молодих, амбітних компаній, зазвичай це були так звані бюджетні корпорації, або ж Low-Cost, з-поміж них: британська Easy Jet, ірландська Ryanair, угорська WIZZ, індійська Indigo тощо. У процесі посилення впливу глобалізаційних чинників почали з'являтися все нові й нові важелі впливу компаній-лідерів на інтенсивність пасажирських перевезень (зростаючий попит, швидкість руху авіалайнерів, комфортність перевезень, численні заходи щодо лояльності, укладені код-шерингові угоди тощо). Разом із тим сформувалися нові тренди розвитку авіаційного транспорту, головною вимогою яких, безумовно, стає безпека руху повітряних суден.

Якщо на зламі тисячоліть констатувалося тотальне захоплення створюванням і розширенням глобальних авіаційних альянсів, то вже у 20-х роках XXI ст. картина лідерства зазнала суттєвих змін. З'явилися нові локації та нові партнери того чи іншого альянсу, непоодинокими стали випадки створення авіаційних груп. Мають місце випадки певних «міграцій» до табору конкурентів. Максимальна економія витрат дозволила суттєво знизити ціни на квитки бюджетних компаній. Низька, порівняно з іншими, вартість проїзних документів стає для пасажирів, як правило, своєрідним «маревом», адже відтепер споживачу доводиться додат-

ково сплачувати фактично за всі вигадані компанією «ненав'язливі» послуги.

Водночас на багатьох регіональних ринках авіаперевезень активно йде процес утворення згадуваних вище авіаційних груп, з ще більшою, ніж в альянсах, взаємною інтеграцією, яка забезпечує необхідні на цьому етапі конкурентні переваги. Активна цифровізація всіх технологічних етапів перевезення пасажирів, з одного боку, максимально збільшує пасажирообіг, з іншого – уможливорює масштабні виклики (COVID, тероризм, забруднення атмосферного повітря, природні катаклізми тощо). Ось чому потреба в глибинному аналізі змін у структурі глобальних авіаційних пасажирських перевезень є надзвичайно важливим дослідницьким завданням, адже дозволяє уникнути тих турбулентних процесів, які можуть призвести до численних матеріальних і людських втрат. Звичайно, що це знайшло своє відображення в сучасних публікаціях багатьох науковців.

Ще у 2010 р. ми вказували [1] на прискорену динаміку зовнішніх і внутрішніх змін у глобальних авіаційних альянсах. З того часу минуло майже 15 років, утім, зазначена динаміка пасажирських перевезень так і не досягла очікуваного рівня сталості, навпаки, вона стала більш турбулентною, більш ризиковою, більш конкурентною. Тож традиційні для «економіксу» категорії попиту та пропозиції в сучасних умовах набувають дещо іншого значення та іншого змісту.

Сучасне глобалізоване суспільство, виглядає, на нашу думку, доволі диференційованим, враховуючи перманентний характер країнних, секторальних, релігійних, ментальних та інших відмінностей як пасажирів, так і членів екіпажу. Разом із тим, розвиток новітніх комунікацій, високотехнологічного транспортного обладнання, модернізації літакового парку, зростаючої міжнародної мобільності суттєво впливають на конвергенцію соціокультурних і бізнесових інтересів подорожуючих і, що надзвичайно важливо, міжнародного туризму. З огляду на це можна стверджувати, що в сучасних умовах роль, значення та затребуваність авіаційного пасажирського транспорту є доволі високою, а в перспективі – єдино можливою при організації масштабних трансконтинентальних перевезень.

Численні авіаційні компанії, авіаційні хаби, міжнародні та локальні аеропорти, а також додаткова і не лише транспортна інфраструктура обумовили формування такої моделі авіасполучень, яку зовні можна представити як глибоко інтегровану мережу швидких транспортних переміщень. Також, на думку Hamad Al Thani, варто враховувати й

численні мегарегіональні відмінності, насамперед ті, що були штучно створені в районі Перської затоки [2]. Їх фінансова підтримка (дешеве пальне) відіграє визначальну роль у створенні системи нових різнорівневих хабів та першокласної авіаційної інфраструктури. Це, на нашу думку, дозволяє місцевим авіаперевізникам виходити на передові рубежі секторальної та регіональної конкурентоспроможності. В основі такої хиткої та, водночас, еластичної структури авіаційних перевезень лежить, за твердженням французького філософа Ж. Бодріяра, так звана «...теорема ліберально-християнського гуманізму» [3]. Проте варто зауважити, що сучасна система авіаційних перевезень не може бути ідентифікована як виключно індиферентна економічна структура. Ба більше, саме цей вид транспорту разом із туризмом, готельною мережею, закладами харчування утворює високоінтегровану мегаструктуру, яку, з легкої руки Дж. Пайна та Дж. Гілмора, можна назвати економікою вражень [4]. Відповідним чином має виглядати і так звана платформізація економічних і технологічних відносин у межах глобального трансферу пасажирських перевезень, котрий, на думку Е. Макафі та Е. Бріннолфсона, і надалі носитиме планетарний характер [5, с. 174–176].

Отже, метою пропонованої статті є системне дослідження глобальних економічних трендів авіаційних перевезень пасажирів в умовах посилення конкурентних позицій окремих альянсів, авіаційних груп і потужних компаній на світовому ринку застосування високих транспортних технологій та зростаючого попиту на мобільність. У процесі реалізації визначеної мети автором були використані окремі методи, зокрема системний – при визначенні структури та характеру авіаційних пасажирських перевезень; структурно-логічний – у процесі розроблення автором моделі розвитку авіаційного пасажирського транспорту; стратегічний – у ході визначення сучасного лідерства авіаційних компаній, аеропортів та формування нової інфраструктури глобальних перевезень.

АВІАЦІЙНА ПАРАДИГМА ГЛОБАЛЬНОГО ТРАНСФЕРУ ПАСАЖИРІВ

У багатьох працях сучасних дослідників глобалізаційних трендів розвитку набуває великого значення проблема ідентифікації тієї парадигми, яка б дозволила чітко усвідомити рамки сприйняття процесу переміщення пасажирів, зростаючу динаміку глобальних потоків та визначення масштабів, трендів, структури, а також інновацій та інвестицій у цей доволі суперечливий і, водночас, турбулентний період розвитку авіаційного соціу-

му. Разом із тим варто зауважити, що трансформація пасажиропотоків природним чином пов'язана з розвитком мегаполісів та урбанізації транспорту загалом. Таким чином, авіаційна парадигма може набувати зовсім інших понятійних визначень, починаючи від Homo Urbanus, як це пропонує Й. Роймер [6] і завершуючи Homo Creativus за Р. Флоридою [7, с. 365] з обов'язковим домінуванням в сервісній сфері творчого ядра та творчих професій. Втім, частина дослідників, зокрема Р. Johnson, наполягають на необхідності глобального дерегулювання цього надзвичайно важливого і, водночас, доволі вразливого сектора національних економік. Саме цей визнаний європейський авторитет постійно наголошує на необхідності використання ліберальних і неоліберальних підходів [8, р. 260] у плануванні своєї активності.

Дещо відмінний погляд на майбутнє, у т. ч. щодо так званого «...програмування грошей, ринків і довіри» має А. Росс [9, с. 90]. Його застереження щодо ідентифікації міст як потужних хабів для інновацій і інвестицій видається досить аргументованим як додаток до того судження, що врешті-решт саме ці локалізовані центри глобальної економічної та технологічної активності вже в недалекому майбутньому стануть багатофункціональними моделями трансферу пасажирів і вантажів [9, с. 222].

Повертаючись до нового розуміння ролі та значення людини, а головне – її поведінки, варто чітко усвідомити можливість виникнення нової групи молодих парадигм, наприклад – людинократії, яку Г. Гемел і М. Заніні зазвичай отожднюють з абсолютною людяністю, або ж з новою бюрократією [10], а також сингулярною дією глобальних сил (власність, ринки, меритократії, громади тощо).

Слід також зазначити, що стрімка цифровізація авіаційного транспорту, створення потужних авіаційних інфраструктур, єдиної системи придбання квитків, бронювання готелів та інших додаткових до цього послуг висунули на перший план нові вимоги як щодо якості, так і щодо кількості обслуговуючого персоналу. З огляду на це суттєво змінилися, за К. Скіннер, так звані нові набуті навички (компетенції) авіаційного персоналу, котрі є вкрай необхідними для подальшого розвитку цього сектора. На думку цього автора, важливими елементами креативних якостей є такі: емоційний інтелект, здатність до суджень вміння приймати обґрунтовані та вивірені часом рішення, когнітивна гнучкість, креативність, вміння домовлятися [11, с. 101]. Звісно, сформований автором список може бути продовжений, адже поведінковий компонент авіаційної парадигми та моралі зазнаватиме все нових і нових трендових змін.

Варто також підкреслити, що більшість урядів держав світу, а також надзвичайно важлива міжнародна організація ІКАО постійно наполягають на посиленні лібералізації авіаційних перевезень, передусім – пасажирських. Це означатиме, що активне використання ефективних інструментів управління перевезеннями суттєво залежатиме від наявних зараз міжнародних ринків і технологічних переваг цього виду пасажирських перевезень.

Звичайно, важливим трендом лібералізації глобального авіаційного простору є розроблення тієї чи іншої моделі розвитку, яка в графічній інтерпретації являє собою глобальну платформу авіасполучень з поєднанням процесів гармонізації, конгломерації, кластеризації, мережевізації та багатьох інших, консолідована дія яких покликана забезпечити реалізацію проривного потенціалу розвитку галузі (рис. 1).

Як випливає з рис. 1, найважливішими загрозами, досягненнями та ліберальним регулюванням, які з часом суттєво впливатимуть на глобальну диспозицію перевезень, є такі: забезпечення безпеки перевезень, можливі політичні та військові конфлікти, вуглецеве забруднення, розвиток «зеленого фінансування», компенсаційне відновлення перевезень після завершення COVID-19, скорочення (а в окремих випадках й унеможливлення) субсидювання пасажирського транспорту.

Важливого значення в сучасних умовах набуває міжсекторальна взаємодія та потужна конгломерація компаній, які були залучені до участі в масштабних міжнародних проектах (авіаційні групи, авіаційні альянси тощо). Подібного роду платформізація передбачатиме проведення низки міжнародних заходів, у межах яких поглиблена мережевізація завжди буде провокувати створення нових динамічних угруповань, корпоративний склад яких по-

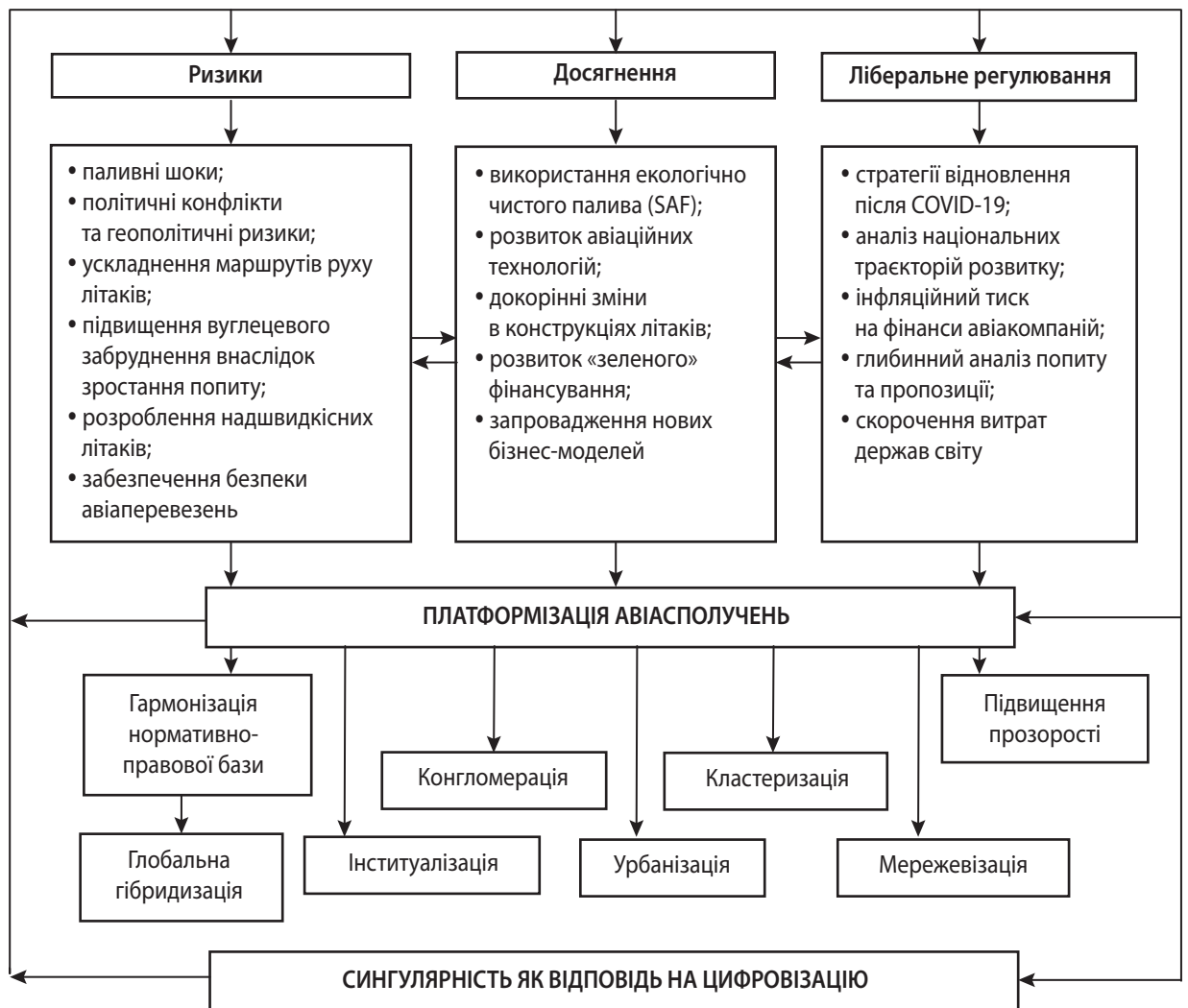


Рис. 1. Модель розвитку авіаційного пасажирського транспорту у 20–40-х рр. XXI ст.

Джерело: авторська розробка.

стійно зазнаватиме значних поліструктурних і секторальних трансформацій. Надзвичайно важливу місію при цьому виконуватиме й так звана цифрова система. На наше глибоке переконання, наслідком цифровізації глобального авіаційного середовища має стати сингулярність цього виду бізнесової активності. Йдеться насамперед про самовідтворення інноваційної складової пасажирського авіатранспорту та розбудову «вмонтованих» моделей інших секторів, що регулюються доволі жорсткими неоліберальними правилами та нормативами.

ЛІДЕРСТВО В ГЛОБАЛЬНОМУ АВІАЦІЙНОМУ ПРОСТОРИ

На перший погляд здається, що сучасні пасажирські авіаційні перевезення вже найближчим часом мають підійти до умовної лінії максимального навантаження повітряного (насамперед європейського) простору. Причинами подібного роду лімітування дедалі більше стають: фізичне обмеження авіаційних ешелонів руху літаків; значна чутливість до кон'юнктурних змін у міжнародному туризмі або ж пов'язаних з ним секторів національних економік, що стало достатньо помітним під час пандемії COVID-19. Таку тенденцію доволі докладно прослідкували у своєму дослідженні E. Battisti, Ch. Giachino, L. Iaia, J. Stylianou, A. Papatheodorou [12]. Доволі важливим є запровадження інноваційних, за N. Ehrhardt, P. H. Horlacher, A. Straubinger, підходів, урбаністичних стратегій [13], додання вуглецевого забруднення, за M. Atabekov, V. Bihotkach, K. Kowata et al. [14]. Таке диференційоване комбінування заявлених вище підходів зумовило доволі різні результати нинішньої та майбутньої економічної активності, а також різну локалізацію перевезень по регіонах світу, що наочно відображено в *табл. 1*.

Таблиця 1

Трафік пасажирських авіаперевезень по регіонах світу (2022 р.)

Регіон	Питома вага, %
Європа	31,5
США і Канада	29,7
Азія та Південна частина Тихого океану	23,3
Латинська Америка	9,2
Близький Схід і Африка	6,4
РАЗОМ	100

Джерело: складено за [15].

Як видно з табл. 1, максимальний трафік пасажирських перевезень припадає на Європу, що зумовлене високим рівнем локалізації економічної

активності, значною густотою населення, суттєвим технологічним потенціалом, а також туристичною привабливістю, раціональним комбінуванням авіаційних перевезень з іншими видами транспорту (зокрема, із залізничним, у т. ч. високошвидкісним; автомобільним, водним). Разом зі США та Канадою (тобто трансатлантичним регіоном) на них припадає 61,2% світових пасажирських перевезень. Попри зростаючий пасажирообіг з КНР, Індії, Японії, Австралії, Бразилії, євроатлантичне лідерство загалом виглядає доволі сталим у наступні 10 років.

А ще іншу картину демонструє показник «перевезення пасажирів», який чітко віддзеркалює характер і структуру в розрізі компаній-лідерів перевезень (*табл. 2*).

Таблиця 2

Найбільші авіаперевізники світу (2022 р.)

Ранг	Авіакомпанія	Країна	Пасажирів за рік, млн осіб
1	American Airlines	США	199,3
2	Delta Airlines	США	171,4
3	Ryanair Group	Ірландія	168,6
4	United Airlines	США	144,3
5	Southwest Airlines	США	126,6
6	Lufthansa Group	Німеччина	101,8
7	International Airlines Group	Велика Британія	94,7
8	Indigo	Індія	85,3
9	Turkish Airlines Group	Туреччина	71,8
10	Easy Jet	Велика Британія	69,7
		Σ	1233,5

Джерело: складено за [15].

Слід звернути увагу на те, що перші два місця в табл. 2 посідають дві потужні американські авіакомпанії – American Airlines і Delta Airlines. Якщо до них ще додати United Airlines і Southwest Airlines, то країнове лідерство стає очевидним. Зрозуміло, що це США. Також слід звернути увагу на зростаючі конкурентні позиції лоу-коствів, які протягом останніх десяти років суттєво посилили свої позиції на глобальному ринку авіаційних перевезень. Передусім це стосується ірландської Ryanair Group, американської Southwest Airlines, індійської Indigo та британської Easy Jet. Важливим аргументом багатьох із них стала орієнтація не лише на континентальний ринок авіаційних перевезень, а й на трансатлантичний. Зниження вартості квитків,

насамперед у США та Канаді, завдяки оптимізації витрат, розвиток сучасної інфраструктури, відносно низький рівень сервісу, а також базування (у т. ч. хабова) у другорядних аеропортах (скорочення аеропортових зборів) виявились вагомими аргументами збільшення кількості пасажирів, яке поєднувалось з вантажними перевезеннями і вело до утвердження на ринку нових моделей організації транзиту пасажирів, що природним чином відбилося на рівнях річних доходів (табл. 3).

Таблиця 3

Топ-10 авіакомпаній за обсягом річного доходу (2022 р.)

Ранг	Назва авіакомпанії	Країна	Річний дохід, млн USD
1	American Airlines	США	49,0
2	Delta Airlines	США	45,6
3	United Airlines	США	45,0
4	Emirates Airline	Об'єднані Арабські Емірати	29,2
5	Air France / KLM Group	Франція/ Нідерланди	27,5
6	Lufthansa Group	Німеччина	26,9
7	International Airlines Group	Велика Британія	24,0
8	Southwest Airlines	США	23,8
9	Turkish Airlines Group	Туреччина	18,4
10	China Southern Group	Китай	13,0

Джерело: складено за [15].

Як впливає з табл. 3, американське лідерство в отриманні річного доходу також є очевидним. Проте й тут є певні відмінності. Зокрема, констатується доволі динамічне нарощування конкурентних позицій Emirates Airline. До того ж, активний розвиток код-шерингових угод забезпечив відносно динамічне зростання європейських компаній, яке в окремих випадках приводило до створення нової моделі надання авіаційних послуг (Air France/KLM), а також німецької Lufthansa Group і британської International Airlines Group. Це дозволило, з одного боку, забезпечити відносну позиційну сталість на європейському ринку авіаційних перевезень, з іншого – у нелегкій конкурентній боротьбі створило належні умови до значного просування на глобальний ринок, регуляторні умови

якого були значно простішими, ніж ті, що діють в ЄС. Неабияку роль при цьому зіграла ідея європейського відкритого неба та її практичного втілення. Саме це відкрило нові можливості для здійснення перевезень іноземними авіакомпаніями в межах європейського авіаційного простору. Водночас подальша «хабізація» транс'європейських перевезень створювала певні переваги і для європейських компаній. Однак це не є простою справою з огляду на зростаюче в державах ЄС регулювання авіаційного бізнесу, процесів банкрутства, монополізації окремих маршрутів тощо.

ГЛОБАЛЬНА ІНФРАСТРУКТУРА АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

Сучасна авіаційна інфраструктура являє собою складну модель інженерних, комерційних, безпекових, трансфертних, навчальних, торгових, юридичних та інших заходів, тісне технологічне сплетіння яких робить можливими не лише саме одиничне переміщення повітрям, а й можливість регулярних авіаційних сполучень між окремими аеропортами. Разом із тим, в сучасних умовах неабиякого значення набувають політичні, безпекові, візові, страхові та інші законодавчі обмеження – як національного рівня, так і міжнародного. Доволі чітко така концентрація активності проявляє себе в діяльності міжнародних і локальних аеропортів, найбільш складною проблемою діяльності яких є надзвичайно високий ступінь завантаженості їх інфраструктури, значна частина якої (зокрема, переміщення пасажирів між секторами) знаходиться під землею.

Умовна «гігантomanія» авіаційних хабів останнім часом перетворила провідні аеропорти світу в потужні вузли трансферу пасажирів, які далеко не завжди базуються на оптимізаційній логіці перевезень. Таку закономірність гіперконцентрації доволі інформаційно демонструє найбільший у світі, за обсягом перевезень пасажирів, аеропорт Атланти, США (104,6 млн пасажирів за рік, 2023 р.). Аеропорт об'єднує два термінали, п'ять злітно-посадкових смуг. Його площа становить 19 км² [16, р. 16]. Не набагато від нього відстає аеропорт Дубай, Об'єднані Арабські Емірати (86,9 млн пасажирів, 2023 р.). Його основною функцією є наявність численних стикувальних рейсів, що дозволяє охопити повітряними перевезеннями фактично всі континенти, за виключенням Антарктиди [16, р. 12]. Третім за значущістю йде міжнародний аеропорт Даллас/Форт-Верт, США (81,8 млн пасажирів, 2023 р.). Він є першим вуглецево-нейтральним аеропортом у Північній Америці. Його площа становить 69,6 км² [16, р. 14]. Доволі складні функції виконують всі шість аеропортів Лондону. Проте найбільший з них, Хітроу (79,2 млн пасажирів

на рік, 2023 р.), виявився затиснутим міськими кварталами, що на певний час загальмувало його модернізацію та розширення [16, р. 9]. Втім, рішенням Верховного суду Великої Британії (2020 р.) аеропортові було дозволено будівництво нової злітно-посадкової смуги, що внесе суттєві зміни в розбудову інфраструктури Хітроу.

Зазвичай сміливі архітектурні, технологічні та комерційні рішення щодо обслуговування потоків пасажирів у провідних аеропортах світу приводять до створення нових моделей організації трансферу, зокрема будівництва злітних смуг на ділянці меліорованої від Тихого океану землі (Токіо, Ханеда), створення найдовшої в Північній Америці комерційної злітно-посадкової смуги (Денвер, США), будівництво і запуск в експлуатацію найбільшого в Європі аеропорту Стамбулу, який став потужним міжнародним хабом щодо трансконтинентального транзиту потоків пасажирів. Провідні позиції в перевезенні пасажирів також посідають аеропорти Лос-Анжелеса, Чикаго-О'Тара (США), імені Індіри Ганді (Делі, Індія) та багато інших.

МАЙБУТНЄ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ ПАСАЖИРСЬКОЇ АВІАЦІЇ

Ретельне дослідження тенденцій розвитку пасажирського авіаційного сполучення дозволило встановити певні тренди, домінування яких у подальшому буде визначати характер і структуру переміщення великої кількості пасажирів не лише в межах окремих країн, а й у глобальному авіаційному просторі. З огляду на це можна виокремити декілька важливих тенденцій подальших змін, зокрема:

- ✦ *по-перше*, вже найближчим часом провідні авіакомпанії світу будуть обирати між літаками, котрі мають підвищену місткість (B-747, B-777, B-787, а також A-330, A-340, A-380) і тими, що мають надзвукову (2000 км/год і вище) швидкість, що дозволить максимально прискорити перевезення пасажирів між Європою та Північною Америкою, Азією, Австралією. Виготовляти такі літаки (Overture) береться американська стартап-компанія Boom Technology. Втім, варто розуміти, що цей проект, з огляду на негативний досвід експлуатації літаків Concorde та TU-144, є доволі ризиковим, хоча й привабливим у плані еволюції технічної модернізації аерокосмічної промисловості. Додаткової значущості набуває можливість використання штучного й електронного живлення нових літаків, планове випробовування яких намічено на 40-ві роки поточного століття;
- ✦ *по-друге*, докорінна модернізація центрів керування польотами, які мають звести на-

нівець ризику так званого «людського фактора». Уже зараз новий центр управління на базі штучного інтелекту відкрила британська авіакомпанія EasyJet;

- ✦ *по-третє*, прогнозується початок нового конкурентного протистояння між найбільшими авіаційними альянсами, в межах яких виокремлюються лідерські інтереси найбільших з компаній. Найбільш інформативним індикатором при цьому слід вважати кількість літаків, що знаходяться в розпорядженні авіакомпанії. Так, у 2019 р. безсумнівним лідером у рамках альянсу STAR Alliance [17] були: United (США) – 1329 літаків, Air Canada і Air China – по 397 (Канада, Китай); Lufthansa – 354 (Німеччина), Turkish Airlines – 335 (Туреччина). У другому, не менш важливому, альянсі Sky Team [18] безумовне лідерство належить американській авіакомпанії Delta (1260 літаків), далі йдуть China Eastern (721), AIRFRANCE (251), KLM (Нідерланди, 176), Korean Air (Південна Корея, 156). Позиції ще одного альянсу, One World [19], виглядають менш конкурентними;
- ✦ *по-четверте*, активно розвиватиметься місцева авіація на малих і невеликих відстанях, яка була надійно вписана в модель мережевізації глобального авіаційного простору. Ефект мережевого суспільства буде поєднувати процеси як централізації, так і децентралізації, що зумовлені новими тенденціями регулювання та імплементацією в національне законодавство нових законів і правил;
- ✦ *по-п'яте*, підвищення конкурентоспроможності окремих авіаційних компаній, альянсів, авіаційних груп та інших глобальних або ж місцевих утворень висуватиме на перший план проблему конкуренції з наземними видами транспорту. Насамперед йдеться про залізничне перевезення, адже швидкість руху окремих потягів уже зараз наближається до психологічного бар'єру 500 км/год;
- ✦ *по-шосте*, надзвичайно важливою є акумуляція додаткових доходів від оплати за вантаж, страхових внесків, продажу товарів в Duty Free та в літаках, що виконують міжнародні рейси. Окремо слід сказати про туристичний продукт, значну частину якого становлять транспортні перевезення. При цьому слід розуміти, що потужні туристичні компанії мають свої літаки для перевезень подорожуючих (TUI). Разом із провідними страховими компаніями вони також можуть створювати не лише кластери, а й новітні форми організації бізнесу;

- ✦ *по-сьоме*, імплементація нових міжнародних вимог і правил, як глобальних (ІКАО), так і континентальних (ЄС), відіграє надзвичайно важливу роль і для України [20], яка прагне більш активної участі на європейському ринку авіаперевезень, що стане можливим лише після завершення війни та формування нових бюджетних авіакомпаній. Важливим має стати створення потужних хабів у Києві (Бориспіль), а також у Львові, Одесі, Харкові.

ВИСНОВКИ

Активні процеси глобалізації та цифровізації, з одного боку, та подальшої комерціалізації повітряних перевезень – з іншого боку, суттєво вплинули на характер і структуру переміщень великої кількості пасажирів у межах світового авіаційного простору. Тож такі дії авіакомпаній зумовили формування нових трендів економічної активності авіаційних корпорацій, авіаційних хабів, авіаційних груп, аеропортів, іншої авіаційної інфраструктури, а також пов'язаних з ними інших секторів національних економік (туризм, страхування, наземні види переміщень тощо).

Зростаюча мобільність і консолідація авіаційного потенціалу зумовили продукування новітніх трендів, зокрема:

- ✦ формування нової авіаційної парадигми глобальних перевезень пасажирів, що базується на теоремі ліберального-християнського гуманізму;
- ✦ посилення регулярних функцій з боку ІКАО, ЄС та інших міжнародних організацій, найважливішим завданням яких поступово стає гармонізація нормативно-правової бази;
- ✦ платформізація авіасполучень, наслідком чого має стати створення нової моделі розвитку авіаційного пасажирського транспорту;
- ✦ розширення мережі бюджетних компаній, їх консолідація та гібридизація;
- ✦ подальша технологізація перевезень, яка насамперед торкнеться процесів конкуренції, збільшення пасажиромісткості та швидкості переміщення літаків та літальних апаратів;
- ✦ формування високих стандартів безпеки авіаперевезень має стати вирішальною стратегією всіх учасників глобального ринку. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Чужиков В. Авіаційні альянси в глобальній конкурентній моделі XXI століття. *Ринок цінних паперів*

- України. 2010. № 3–4. С. 9–16. URL: <http://securities.usmdi.org/PDF/456.pdf>
2. Al Thani H. A century of global airline industry and the emergence of the Gulf's super connectors. *Journal of Air Transport Studies*. 2022. Vol. 13. Iss. 1. P. 21–35. DOI: <https://doi.org/10.38008/jats.v13i1.183>
3. Бодріяр Ж. Фатальні стратегії / пер. з франц. Л. Кононовича. Львів : Кальварія, 2010. 192 с.
4. Пайн II Дж., Гілмор Дж. Економіка вражень: битва за час, увагу та гроші клієнта / пер. з англ. А. Цвіри. Харків : Віват, 2021. 416 с.
5. Макафі Е., Бріньолфссон Е. Машина, платформа, натовп. Як приборкати наше цифрове майбутнє / пер. з англ. О. Асташова. Київ : Наш формат, 2019. 336 с.
6. Роймер Й. Homo Urbanus. Парадокс еволюції / пер. з нідерл. Я. Довгополого. Київ : Видавництво Жупанського, 2017. 136 с.
7. Флорида Р. Homo Creativus. Як новий клас завоює світ / пер. з англ. М. Яковлева. Київ : Наш формат, 2018. 432 с.
8. Johnson P. Air transport. In *Industries in Europe. Competition, Trends and Policy Issues* / ed. by Peter Johnson. Cheltenham. Edward Elgar, 2003. P. 260–286.
9. Росс А. Індустрії майбутнього / пер. з англ. Г. Якубовської. Харків : Ранок-Фабула, 2020. 272 с.
10. Гемел Г., Заніні М. Людинокрація. Створення компаній, у яких люди понад усе / пер. з англ. Д. Кожедуба. Київ : Лабораторія, 2021. 320 с.
11. Скіннер К. Людина Цифрова / пер. з англ. Г. Якубовської. Харків : Ранок-Фабула, 2020. 272 с.
12. Battisti E., Giachino Ch., Iaia L. et al. Air transport and mood in younger generation: The role of travel significance and COVID-19. *Journal of Air Transport Management*. 2024. Vol. 103. DOI: <https://doi.org/10.1016/J.jairtraman.2022.102230>
13. Ehrhardt N., Horlacher P. H., Straubinger A. Innovation strategies for non-existent markets – Profiting from urban air mobility. *Journal of Air Transport Management*. 2024. Vol. 118. DOI: <https://doi.org/10.1016/J.jairtraman.2024.102601>
14. Atabekov M., Bilotkach V., Kowata K. et al. Double-edged impacts of carbon footprint information on international air travel demand. *Journal of Air Transport Management*. 2024. Vol. 117. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2024.102570>
15. Rao P. Ranked: Which Airlines Carried the Most Passenger in 2022. URL: <https://www.visualcapitalist.com/ranked-largest-airlines-by-passengers/>
16. Bovenizer N. The top 10 busiest airports in the world. *Airport Technology*. 13.03.2024. URL: <https://www.airport-technology.com/features/the-top-10-busiest-airports-in-the-world/>
17. STAR Alliance. URL: staralliance.com/en/home
18. Sky Team. URL: <https://www.skyteam.com/en/about/delta-airlines/>
19. One World. URL: oneworld.com/members

20. Соколова З., Набок І., Прокоп'єва А. та ін. Аналіз ефектів утілення угоди про Спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України у довоєнний період. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2022. Т. 6. № 47. С. 400–423. URL: <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/3937/3731>

REFERENCES

Al Thani, H. "A century of global airline industry and the emergence of the Gulf's super connectors". *Journal of Air Transport Studies*, vol. 13, no. 1 (2022): 21-35.

DOI: <https://doi.org/10.38008/jats.v13i1.183>

Atabekov, M. et al. "Double-edged impacts of carbon footprint information on international air travel demand". *Journal of Air Transport Management*, vol. 117 (2024).

DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2024.102570>

Battisti, E. et al. "Air transport and mood in younger generation: The role of travel significance and COVID-19". *Journal of Air Transport Management*, vol. 103 (2024).

DOI: <https://doi.org/10.1016/J.Jairtraman.2022.102230>

Bodriiar, Zh. *Fatalni stratehii* [Fatal Strategies]. Lviv: Kalvariia, 2010.

Bovenizer, N. "The top 10 busiest airports in the world". *Airport Technology*. March 13, 2024. <https://www.airport-technology.com/features/the-top-10-busiest-airports-in-the-world/>

Chuzhykov, V. "Aviatsiini aliansy v hlobalnii konkurentnii modeli XXI stolittia" [Aviation Alliances in the Global Competitive Model of the 21st Century]. *Rynok tsynnykh paperiv Ukrainy*, no. 3-4 (2010): 9-16. <http://securities.usmdi.org/PDF/456.pdf>

Ehrhardt, N., Horlacher, P. H., and Straubinger, A. "Innovation strategies for non-existent markets – Profiting from urban air mobility". *Journal of Air Transport Management*, vol. 118 (2024).

DOI: <https://doi.org/10.1016/J.Jairtraman.2024.102601>

Floryda, R. *Homo Creativus. Yak novyi klas zavoiovuie svit* [Homo Creativus. How a New Class Conquers the World]. Kyiv: Nash format, 2018.

Hemel, H., and Zanini, M. *Liudynokratiia. Stvorennia kompanii, u yakykh liudy ponad use* [Humanocracy. Creating Companies That Put People First]. Kyiv: Laboratoriia, 2021.

Johnson, P. "Air transport". In *Industries in Europe. Competition, Trends and Policy Issues*, 260-286. Cheltenham: Edward Elgar, 2003.

Makafi, E., and Brinolfsson, E. *Mashyna, platforma, natovp. Yak pryborkaty nashe tsyfrove maibutnie* [Machine, Platform, Crowd. How to Tame Our Digital Future]. Kyiv: Nash format, 2019.

One World. oneworld.com/members

Pain II, Dzh., and Hilmor, Dzh. *Ekonomika vrazhen: bytva za chas, uvahu ta hroshi kliienta* [The Experience Economy: The Battle for the Customer's Time, Attention and Money]. Kharkiv: Vivat, 2021.

Rao, P. "Ranked: Which Airlines Carried the Most Passenger in 2022". <https://www.visualcapitalist.com/ranked-largest-airlines-by-passengers/>

Roimer, I. *Homo Urbanus. Paradoks evoliutsii* [Homo Urbanus. The Paradox of Evolution]. Kyiv: Vydavnytstvo Zhupanskooho, 2017.

Ross, A. *Industrii maibutnoho* [Industries of the Future]. Kharkiv: Ranok-Fabula, 2020.

Skinner, K. *Liudyna Tsyfrova* [Digital Man]. Kharkiv: Ranok-Fabula, 2020.

Sky Team. <https://www.skyteam.com/en/about/delta-airlines/>

Sokolova, Z. et al. "Analiz effektiv utilennia uhody pro Spilnyi aviatsiinyi prostir iz YeS dlia haluzi pasazhyrskykh aviaperevezen Ukrainy u dovoiennyi period" [Analysis of the Effects of the Implementation of the Agreement on the Common Aviation Space with the EU for the Passenger air Transport Industry of Ukraine in the Pre-war Period]. *Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky*, vol. 6, no. 47 (2022): 400-423. <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/3937/3731>

STAR Alliance. staralliance.com/en/home