

Барна М.Ю.*д.е.н., професор,**перший проректор,**Львівський торговельно-економічний університет***Barna Marta***Lviv University of Trade and Economics*

СТАН, ТЕНДЕНЦІЇ ТА НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

STATUS, TENDENCIES AND DIRECTIONS OF THE STATE POLICY OF REGULATION OF AIR TRANSPORT DEVELOPMENT IN UKRAINE

Анотація. У статті проаналізовано стан і тенденції розвитку авіаційного транспорту в Україні. Досліджено головні показники перевезень пасажирів та вантажних перевезень авіаційним транспортом. Охарактеризовано ресурсне забезпечення функціонування та розвитку галузі авіаційних перевезень країни. Проведено аналіз обсягів, динаміки та структурних характеристик капітального інвестування у вітчизняному авіаційному транспорті та здійснено їх порівняння з аналогічними даними в економіці України загалом та на транспорті, складському господарстві, поштовій і кур'єрській діяльності. Проаналізовано кадрове забезпечення, а також рівень оплати праці на вітчизняних підприємствах авіаційного транспорту. Оцінено ефективність функціонування галузі авіаційного перевезення в Україні. Вказано на проблемні аспекти функціонування вітчизняних авіаперевезень. Обґрунтовано напрями державної політики регулювання розвитку авіаційного транспорту в Україні.

Ключові слова: авіаційний транспорт, авіаційні перевезення пасажирів та вантажів, стан розвитку, державна політика, стратегічні напрями.

Постановка проблеми. В розвинених економіках авіаційна галузь реалізує важливі системні функції та завдання, сприяє реалізації економічного, інфраструктурного, соціального, зовнішньоекономічного, виробничого та інших компонент потенціалу кра-

їни, що закономірно виводить її у когорту стратегічних галузей розвитку національної економіки. Більше того, нарощування обсягів у сфері авіаційних перевезень з однієї сторони є свідченням розвитку національного господарства, а з іншої – передумовою такого розвитку. Водночас, не зважаючи на це, стан і тенденції еволюціонування вітчизняної галузі авіатранспортних перевезень незадовільні. Це актуалізує завдання ґрунтовного аналізу з подальшим обґрунтуванням напрямів та засобів державної політики регулювання розвитку авіаційного транспорту в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аспекти стану і тенденцій розвитку авіаційного транспорту в Україні достатньо глибоко досліджені у публікаціях вітчизняних дослідників. Зокрема у наукових статтях О. Борисенко [1], В. Коби та О. Коби [5] увага приділяється аналізуванню показників обсягів діяльності вітчизняних авіатранспортних підприємств. Результати досліджень Р. Гудими [3] та С. Ільченко [4] висвітлюють різні аспекти функціонування інфраструктури підтримки розвитку вітчизняної сфери авіаперевезень. Формуванню та реалізації фінансово-економічного, техніко-технологічного та продуктового механізмів розвитку авіаційного транспорту в Україні присвячені дослідження таких науковців, як Т. Васильців, Р. Лупак,

О. Рудковський, С. Белікова [2] та Ю. Слободяник [8]. Аспекти якості та ефективності державної політики регулювання розвитку вітчизняного авіаційного транспорту досліджуються у працях С. Мізюк [6], Д. Прейгер, О. Собкевич, О. Ємельянова [7] та ін.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Сфера авіаційних перевезень дуже динамічна, розвивається швидкими темпами та вельми залежна як від загальних аспектів глобалізації, так і політико-економічної стабільності в країні, фінансово-економічного стану підприємств, рівня якості життя та доходів населення. Це актуалізує завдання постійного аналізування поточного стану і тенденцій розвитку авіаційного транспорту в Україні задля обґрунтування ефективних інструментів та засобів державної політики в цій сфері.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є здійснення комплексного аналізу стану та тенденцій розвитку авіаційного транспорту в Україні, а також обґрунтування напрямів та окреслення засобів державної політики регулювання збільшення обсягів та підвищення ефективності функціонування вітчизняного авіаційного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Обсяги перевезення пасажирів вітчизняним авіаційним транспортом на сучасному етапі соціально-економічного розвитку України щорічно зростають (табл. 1), що позитивно та є свідченням, як розвитку цієї галузі, так і покращення

доступності послуг перевезення пасажирів цим видом транспорту для населення.

Так, за 2010–2018 рр. кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом зростала у понад 2 рази (з 6,1 до 12,5 млн. осіб). Лише за 2018 до 2017 рр. кількість перевезених пасажирів збільшилася на 18,7%. Але, при цьому, авіаційний транспорт продовжує займати незначну частку в загальних обсягах перевезень пасажирів усіма видами транспорту – близько 0,3% у 2018 р. Тоді як в економічно розвинених державах на повітряні перевезення пасажирів припадає значно вища частка, до прикладу, у США – 17–20%, тобто кожен п'ятий пасажир від усіх видів транспорту.

Іншим слабким місцем вітчизняної системи перевезення пасажирів авіаційним транспортом є дуже низька активність (у т.ч. й попит) у межах внутрішнього сполучення. Причому, попри певний розвиток цієї галузі, у т.ч. вихід на внутрішній ринок низки провідних світових лоу-костерів, частка перевезених пасажирів на внутрішньому сполученні за 2010–2018 р. скоротилася на 7,11 в.п. Частка пасажирів на міжнародному сполученні становила 91,4%. Очевидно, що це є свідченням низького рівня та наявності проблем і перешкод розвитку вітчизняного внутрішнього авіаперевезення.

З іншої сторони, авіаційний транспорт має низку переваг над іншими видами транспорту, адже забезпечує переміщення пасажирів

Таблиця 1
Показники перевезення пасажирів авіаційним транспортом в Україні у 2010, 2013–2018 рр.

Показники	Роки							Відхилення, % або +/-	
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2010	2018/2017
Кількість перевезених пасажирів, тис. осіб	6106,5	8107,2	6473,3	6302,7	8277,9	10555,6	12529,0	2,1 р.	118,7
- міжнародне сполучення, %	84,24	85,07	90,01	90,09	90,31	91,08	91,36	7,11	0,27
- внутрішнє сполучення, %	15,76	14,93	9,99	9,91	9,69	8,92	8,64	-7,11	-0,27
Частка авіаційного транспорту в загальному пасажиропотоці, %	8,0	10,0	11,0	12,0	15,0	20,0	25,0	+17,0	+5,0
Середня відстань перевезення одного пасажирів, км	1794,0	1547,0	1789,0	1803,0	1876,0	1928,0	2066,0	138,8	107,2
Співвідношення відправлених до прибулих пасажирів в аеропортах України, коефіцієнт	1,00	1,00	1,01	1,00	1,01	1,01	1,01	+0,01	-
- міжнародне сполучення	1,00	1,00	1,01	1,00	1,01	1,01	1,01	+0,01	-
- внутрішнє сполучення	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-	-

Джерело: складено автором за [10, с. 64, 71]

на великій відстані. За рахунок цього частка авіаційного транспорту в загальному пасажиропотоці України у 2018 р. становила 25% та за 2010–2018 рр. зросла на 17,0 в.п., що відбувається за рахунок активного розвитку системи авіаційних міжнародних перевезень.

Це підтверджується зокрема тим, що за 2010–2018 рр. зросла середня відстань перевезення одного пасажирів. Якщо у 2010 р. показник становив 1794 км, то у 2018 р. – 2066 км, що на 38,8% більше. За 2017–2018 рр. показник продовжив зростання і збільшився на 7,2%.

Позаяк, спостерігаємо достатньо тісну залежність між чисельністю відправлених та прибулих пасажирів в аеропортах України. За 2010–2018 рр. показники відправлення/прибуття практично співпадали, лише у напрямі міжнародного сполучення показник в окремі роки на 1% випереджав зазначений паритет. Вказане є свідченням зорієнтованості вітчизняної системи авіаперевезень у більшій мірі на внутрішнього клієнта.

Відмітимо, що розвиток сектора авіаційних перевезень вантажів перебуває у дещо критичнішому стані. Так, упродовж 2010–2018 рр. обсяги перевезених вантажів склали близько 100 тис. тонн, що не перевищувало 0,1% від загального перевезення вантажів транспортною системою України (табл. 2). Тобто малою залишається роль авіаційного транспорту у вантажних перевезеннях, що в певній мірі може бути пояснено вищою вартістю таких перевезень, а також спадом у вітчизняній промисловості, а, відтак, і скороченням попиту на вантажні перевезення.

Хоча, певні позитивні зрушення відносно наросування обсягів вантажних авіапереве-

зень в Україні все ж спостерігаються. Так, починаючи з 2016 р., намітилася висхідна тенденція до підвищення індексів перевезення вантажів. Ба більше, щороку на все більшу величину. Якщо у 2016 р. до 2015 р. показник мав приріст на 7,0%, а у 2017 р. – на 12,0%, то у 2018 р. – вже на 20,0%. Об’єктивно, що найдовшою залишається й середня відстань перевезення авіаційним транспортом 1 тонни вантажів – 3428,0 км у 2018 р., тоді як, до прикладу, відповідні показники на залізничному та автомобільному транспорті становили 578 та 60 км.

Позитивно, що у вітчизняній галузі авіаперевезень щорічно збільшуються обсяги капітального інвестування (табл. 3). Зокрема до 2018 р. показник збільшився до понад 1,5 млрд. грн і це було у 2,4 рази більше, ніж у 2010 р. Зазначене є проявом достатньо високої інвестиційної привабливості та потенціалу розвитку цієї галузі вітчизняної економіки, а також засвідчує прагнення підприємств до технологічної модернізації власних господарств та авіаційного парку.

Причому, якщо для 2013–2014 рр. характерним був спад обсягів інвестування, то з 2017 р. відновився приріст. У 2017 р. до 2016 р. обсяги капітальних інвестицій у галузі збільшилися у понад 2 рази, а у 2018 р. – ще на 17,3%.

Проте, темпи зростання капітальних інвестицій на авіаційному транспорті були нижчими, ніж загалом у галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур’єрської діяльності, де показник за 2010–2018 рр. збільшився у 2,6 рази, а також вищими були його ланцюгові темпи приросту.

Поступалися темпи зростання капітальних інвестицій на авіаційному транспорті й

Таблиця 2

Показники перевезення вантажів авіаційним транспортом в Україні у 2010, 2013–2018 рр.

Показники	Роки							Відхилення, % або +/-	
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2010	2018/2017
Обсяги перевезених вантажів, млн тонн	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100,0	100,0
Частка авіаційного транспорту, %	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-
Індекси обсягу перевезення вантажів	103,0	81,0	85,0	88,0	107,0	112,0	120,0	+17,0	+8,0
Середня відстань перевезення 1 тонни вантажів, км	4315,0	2753,0	30,0	3053,0	3048,0	3325,0	3428,0	79,4	103,1

Джерело: складено автором за [10, с. 40, 41, 50, 53]

Капітальні інвестиції в авіаційному транспорті, транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності та економіці України у 2010, 2013-2018 рр.

Показники	Роки							Відхилення, % або +/-	
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2010	2018/2017
<i>Авіаційний транспорт</i>									
Капітальні інвестиції, млн грн	616,9	540,5	410,2	647,8	616,1	1302,5	1527,7	2,4 р.	117,3
Ланцюгові темпи приросту, %	х	-12,38	-24,11	57,92	-4,89	111,4	17,29	х	х
Базисні темпи приросту до 2010 р.	х	-12,38	-33,51	5,01	-0,13	111,1	147,64	х	х
<i>Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність</i>									
Капітальні інвестиції, млрд грн	19,6	18,8	15,5	18,7	25,1	37,9	50,1	2,6 р.	131,9
Ланцюгові темпи приросту, %	х	-3,87	-17,71	20,68	34,24	51,12	31,98	х	х
Базисні темпи приросту до 2010 р.	х	-3,87	-20,89	-4,53	28,16	93,67	155,61	х	х
<i>Економіка України</i>									
Капітальні інвестиції, млрд грн	189,1	267,7	219,4	273,1	359,2	448,5	578,7	3,1 р.	129,0
Ланцюгові темпи приросту, %	х	41,57	-18,04	24,48	31,53	24,86	29,03	х	х
Базисні темпи приросту до 2010 р.	х	41,57	16,02	44,42	89,95	137,1	206,03	х	х

Джерело: складено автором за [10, с. 14; 9, с. 343]

у порівнянні з економікою України. Так, загалом в економіці темпи зростання капітальних інвестицій за 2010–2018 рр. становили 3,1 рази та для всього періоду 2010–2018 рр. щорічні базисні темпи приросту були виключно позитивними.

Потрібно зауважити й на певній нестабільності щодо кадрового забезпечення авіаційного транспорту України (табл. 4). Так, загалом, попри збільшення обсягів перевезень середньооблікова кількість штатних працівників тут скоротилася на 3 тис. осіб (на 27,1%).

Це при тому, що середньомісячна заробітна плата у цій галузі – одна з найвищих

в економіці та на сфері транспорту зокрема. У 2018 р. показник становив 35,7 тис. грн та за 2010–2018 рр. виріс у 5,3 рази. Це тоді, коли середньомісячна заробітна плата на вітчизняному транспорті у 2018 р. становила 9860 грн, що було у 3,6 рази менше, а темпи зростання склали 3,7 рази (на 1,6 рази менше).

Як можемо констатувати, для системи вітчизняного транспорту загалом також характерне скорочення чисельності зайнятих. Але, темпи спаду тут значно пологіші, ніж у авіаційному транспорті: за 2010–2018 рр. спад склав 21,3% (на 5,8 в.п. менше).

Охарактеризовані параметри стану та динаміки головних показників функціонуван-

Середньооблікова кількість штатних працівників та середньомісячна заробітна плата в авіаційному транспорті, транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності України у 2010, 2013-2018 рр.

Показники	Роки							Відхилення, % або +/-	
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2010	2018/2017
<i>Авіаційний транспорт</i>									
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб	11,1	9,5	7,3	6,9	7,1	8,2	8,1	72,9	98,8
Ланцюгові темпи приросту, %	х	-14,41	-23,16	-5,48	2,90	15,49	-1,22	х	х
Середньомісячна заробітна плата, грн	6774	10341	11967	18470	24688	31088	35651	5,3 р.	114,7
<i>Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність</i>									
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб	824,3	808,6	731,0	661,4	659,9	655,2	648,4	78,7	98,9
Ланцюгові темпи приросту, %	х	-1,90	-9,60	-9,52	-0,23	-0,71	-1,04	х	х
Середньомісячна заробітна плата, грн	2658	3589	3768	4653	5810	7688	9860	3,7 р.	128,3

Джерело: складено автором за [10, с. 21]

ня авіатранспортних перевезень України позначилися й на її ефективності (табл. 5).

Так, щодо однієї з головних складових ефективності – продуктивності праці, то є підстави констатувати про її поступове підвищення, що позитивно. Зокрема, кількість перевезених пасажирів у розрахунку на 1 зайнятого у 2018 р. становила 1546,8 тис. осіб, що було у 2,8 рази більше, ніж у 2010 р. Дещо нижчим, втім теж позитивним було зростання обсягу перевезених вантажів у розрахунку на 1 зайнятого. Якщо у 2010 р. показник становив 9,01 тонн, то у 2018 р. – 12,35 тонн, що було на 37,0% більше.

Натомість, спостерігається відсутність прямо пропорційного зв'язку між обсягами перевезень пасажирів та вантажів вітчизняним авіаційним транспортом та обсягами інвестування у галузі. Так, кількість перевезених пасажирів у розрахунку на 1 гривню капітальних інвестицій за 2010–2018 рр. знизилася з 9,9 до 8,2 тис. осіб (на 27,1%). Причому з 2010 по 2014 рр. показник виключно зростав, а надалі – здебільшого знижувався. Схожими були й тенденції показника обсягів перевезених вантажів у розрахунку на 1 гривню капітальних інвестицій. За 2010–2018 рр. показник знизився на 59,6% – з 162,1 тонн до 65,5 тонн.

Вказане може бути обумовлене декількома причинами. По-перше, не вся сума валових капітальних інвестицій скеровується

в активну частину основних засобів, а, відтак, не має прямого безпосереднього впливу на обсяги діяльності. По-друге, капітальні інвестиції здебільшого мають довгостроковий характер віддачі, відтак, їх позитивні наслідки слід очікувати з певним лагом. По-третє, капітальні інвестиції вітчизняних підприємств сфери авіаційного транспорту не в повній мірі стосуються створення і впровадження сучасних прогресивних передових технологій, а через це й не дали достатньої віддачі.

З огляду на виявлені проблемні аспекти профільним органам державного управління України слід активізувати державну політику регулювання розвитку авіаційного транспорту. При цьому зусилля потрібно спрямувати й на подальший розвиток аеропортів та їх інфраструктури у більшості обласних центрів країни, завершення ремонтних робіт у аеропортах і будівництво автомобільних автостоянок навколо аеропортів, створення об'єктів спільної авіаційної та залізничної інфраструктури задля організації високошвидкісного подальшого переміщення пасажирів, сучасних високотехнологічних центрів з їх обслуговування; фінансування розвитку інноваційного та високотехнологічного складників авіаційної інфраструктури, обмеженість якого призводить до зниження конкурентоспроможності та якості вітчизняних авіатранспортних

Таблиця 5

Показники ефективності функціонування авіаційного транспорту в Україні у 2010, 2013-2018 рр.

Показники	Роки							Відхилення, % або +/-	
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2010	2018/2017
Кількість перевезених пасажирів у розрахунку на 1 зайнятого, тис. осіб	550,1	853,4	886,8	913,4	1165,9	1287,3	1546,8	2,8 р.	120,16
Обсяги перевезених вантажів у розрахунку на 1 зайнятого, тонн	9,01	10,53	13,70	14,49	14,08	12,20	12,35	137,0	101,2
Кількість перевезених пасажирів у розрахунку на 1 грн капітальних інвестицій, тис. осіб	9,90	15,00	15,78	9,73	13,44	8,10	8,20	82,9	101,2
Обсяги перевезених вантажів у розрахунку на 1 грн капітальних інвестицій, тонн	162,1	185,01	243,78	154,37	162,31	76,78	65,46	40,4	85,3
Індекс відношення темпу зростання кількості перевезених пасажирів до темпу приросту середньої заробітної плати	0,89	0,87	0,69	0,63	0,98	1,01	1,04	+0,15	+0,03

Джерело: розраховано автором за [10]

послуг і зумовлює невідповідність їх технічного й технологічного рівня європейським і світовим вимогам; використання наявного транзитного потенціалу й вигідного географічного положення країни, вдосконалення та розвиток логістичних технологій (у т.ч. через їх недостатню узгодженість із виробничими, торговельними та логістичними системами реального сектору економіки).

Для України все ще характерна й низка системних проблем і перешкод, які стримують розвиток авіаційних перевезень та підвищення їх фінансово-господарської ефективності. Це, по-перше, прояви монополізації та закритості ринку пасажирських перевезень, внаслідок чого зберігається висока вартість перевезень.

По-друге, на авіаційному ринку України слабкою залишається внутрішня конкуренція, де одна компанія має ознаки монополіста і обслуговує більшість рейсів за найбільш популярними і прибутковими напрямками перевезень.

По-третє, монополізованою залишається й приаеропортова інфраструктура та наземне обслуговування. Йдеться про надання послуг енергопостачання, обслуговування літаків на перонах та у терміналах, охорону об'єктів, рекламно-сервісні послуги і т. ін.

По-четверте, вітчизняні авіакомпанії мають достатньо обмежений та фізично зношений парк літаків, що істотно знижує їх конкурентний потенціал, зокрема на міжнародному авіаційному ринку.

По-п'яте, в Україні слаборозвиненими залишаються інституції, що спеціалізуються на інтеграції вітчизняних авіаперевізників у міжнародний ринок авіаперевезень, зокрема т. зв. авіаційно-транспортні транзитні хаби.

По-шосте, суттєвим недоліком – характеристикою функціонування вітчизняного ринку авіаційного транспорту є дуже низький рівень розвитку малої, у т.ч. приватної, авіації та її інфраструктури, зокрема системи малих аеропортів.

Зазначене в тому числі є наслідком недостатнього державного регулювання ситуації з функціонуванням та розвитком авіаційних перевезень в Україні. Відтак, органам державного управління слід першопочатково

реалізувати низку невідкладних заходів за напрямками:

1) покращення системи стратегічного планування розвитку авіаційних перевезень в Україні, для чого слід розробити, прийняти та забезпечити контроль реалізації Національної програми розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період, узгодженої з основними положеннями Угоди України та ЄС про Спільний авіаційний простір та з Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. Важливо аби в Програмі були чітко визначені інструменти нарощування обсягів пасажиро- та вантажопотоків у відповідності до прогнозних показників, розширення мережі маршрутів, розвитку конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень, а також співпраці з провідними світовими авіакомпаніями, активної техніко-технологічної модернізації парку літаків;

2) розвиток інфраструктури координації (передусім – авіаційних транспортних хабів) як сукупності транспортних процесів і засобів для їхньої реалізації в місцях стикування двох або декількох магістральних видів авіаційного та іншого транспорту. Такі хаби слід розвивати у містах з найбільшими аеропортами, а також по мірі розширення вітчизняної мережі аеропортів;

3) реалізація заходів зі демонополізації системи обслуговування та надання послуг для авіакомпаній в аеропортах України, у т.ч. окремих послуг з наземного обслуговування, поставок авіапального тощо;

4) формування та впровадження економіко-правових інструментів державної підтримки вітчизняних авіакомпаній України, спрямованих на посилення їх конкурентних позицій в умовах лібералізації ринку авіаперевезень та захисту національних інтересів держави під час конвергенції законодавства України та ЄС в сфері забезпечення конкуренції, зокрема на ринку авіаперевезень (розроблення та прийняття нормативно-правових актів національного законодавства з метою впровадження положень регламентів та директив ЄС, реалізація домовленостей щодо збіжності систем сертифікації між Державі-аслужбою та Єврокомісією, впровадження

стандартів ЄС в процесі сертифікації аеродромів та суб'єктів авіаційної діяльності);

5) реалізація інструментів стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями, зокрема шляхом створення сприятливих умов для придбання авіатехніки у лізинг, а також удосконалення кредитних, податкових механізмів та митних процедур, що застосовуються при закупівлі сучасної авіатехніки та запчастин до неї.

Висновки та пропозиції. В розвинених економіках сектор авіаційного транспорту виконує системну роль у функціонуванні національного господарства країни, розвитку його найбільш продуктивних галузей та видів економічної діяльності, покращенні рівня якості життя населення. В Україні потенціал розвитку авіаційного транспорту в повній мірі не реалізований.

На сучасному етапі розвитку економіки намітилися такі негативні аспекти стану та динаміки розвитку авіаційного транспорту України, як його мала частка в загальних перевезеннях пасажирів усіма видами транспорту та дуже низька активність при перевезеннях пасажирів у межах внутрішнього сполучення у порівнянні з міжнародним, низька роль авіаційного транспорту й у вантажних перевезеннях, недостатні обсяги та темпи зростання капітальних інвестицій в галузі (що також були нижчими, ніж загалом у галузі транспорту та в економіці країни), відсутність прямо пропорційного зв'язку між обсягами перевезень пасажирів та вантажів вітчизняним авіаційним транспортом та обсягами інвестування у галузі, капітальні інвестиції вітчизняних підприємств сфери авіаційного транспорту не в повній мірі стосуються створення і впровадження сучасних прогресивних передових технологій, а через це й не мають достатньої віддачі, погіршення забезпеченості персоналом через скорочення середньооблікової кількості штатних працівників.

Для забезпечення усунення цих та інших системних недоліків функціонування та розвитку авіаційного транспорту в Україні державне регулювання потрібно спрямувати на такі напрями: покращення системи стратегічного планування розвитку авіаційних пе-

ревезень в Україні шляхом прийняття Національної програми розвитку цивільної авіації в Україні; розвиток авіаційних транспортних хабів; реалізація заходів із демонополізації системи обслуговування та надання послуг для авіакомпаній в аеропортах; формування та впровадження економіко-правових інструментів державної підтримки авіакомпаній України, спрямованих на посилення їх конкурентних позицій; реалізація інструментів стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями.

Подальші дослідження в цій сфері актуально спрямувати на обґрунтування рекомендацій з реалізації потенціалу вітчизняних авіаційних перевезень для розвитку стратегічних галузей економіки, зокрема, наприклад, туристичного сектора України.

Література:

1. Борисенко О.С. Основні проблеми та пріоритетні напрямки розвитку ринку транспортних послуг. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2011. № 3. С. 92–99.
2. Васильців Т.Г., Лупак Р.Л., Рудковський О.В., Белікова С.О. Характеристика економічної безпеки розвитку сфери обслуговування України. *Ефективна економіка*. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7245>.
3. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. *Європейська економіка*. 2009. № 3. С. 238–239.
4. Ильченко С.В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине. *Економіка і регіон*. 2012. № 2. С. 74–78.
5. Коба В.Г., Коба О.В. Стан і тенденції розвитку авіаційного транспорту України. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2018. № 4(66). С. 17–20.
6. Мізюк С.Г. Макроекономічний вплив на розвиток авіаційного транспорту України через важелі державної політики. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 29. С. 38–42.
7. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку : аналітична доповідь. Київ : НІСД, 2011. 37 с.
8. Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. Суми : УАБС НБУ, 2007. 162 с.
9. Статистичний щорічник України за 2018 рік : Статистичний щорічник. Державна служба статистики України. 2019. 482 с.
10. Транспорт і зв'язок України у 2018 році : стат. зб. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 154 с.

References:

1. Borysenko O.S. (2011). Osnovni problemy ta priorytetni napriamky rozvytku rynku transportnykh posluh [The main problems and priority areas of transport services market development]. *Economics. Management. Business*, no. 71, pp. 92–99.

2. Vasylytsiv T.G., Lypak R.L., Rudkovsky O.V., Belikova S.O. (2019). Charakterystyka ekonomichnoi bezpeky rozvytku sphery obslugovuvannia Ukrainy [Characteristics of economic security of development of the service sector of Ukraine]. *Effective economics* (electronic journal), no. 9. Available at: URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7245> (accessed 17 Jul 2020).
3. Hudyma R.R. (2009). Problemni aspekty rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Problematic aspects of the development of transport infrastructure of Ukraine]. *European economy*, no. 3, pp. 238–239.
4. Ilchenko S.V. (2012). Institucionalnye faktory funkcionirovaniia transportnykh sistem v Ukraine [Institutional factors of functioning of transport systems in Ukraine]. *Economics and region*, no. 2, pp. 74–78.
5. Koba V.G., Koba O.V. (2018). Stan i tendencyi rozvytku aviatsiynogo yransportu Ukrainy [Status and trends in the development of air transport in Ukraine]. *Problems of system approach in economy*, no. 4(66), pp. 17–20.
6. Miziuk S.G. (2018). Makroekonomichnyi vplyv na rozvytok aviatsiynogo transport Ukrainy chers vazheli derzhavnoyi polityky [Macroeconomic impact on the development of air transport in Ukraine through the levers of state policy]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 29, pp. 38–42.
7. Preiher D.K., Sobkevych O.V. & Yemelianova O.Yu. (2011). Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku [Realization of the potential of the transport infrastructure of Ukraine in the strategy of post-crisis economic development]. Kyiv: NISD.
8. Slobodianyuk Yu.B. (2007). Finansovyi mekhanizm funkcionuvannia pidpriemstv pasazhyrskoho avtotransportu v suchasnykh umovakh [The financial mechanism of functioning of the enterprises of passenger motor transport in modern conditions]. Sumy: UABS NBU.
9. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). Statystychnyi shchorichnyk Ukrainy za 2018 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2018], Kyiv: Informatsiyno-analitychne ahentstvo.
10. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). Transport i zviazok Ukrainy u 2018 roci [Transport and communications of Ukraine in 2018], Kyiv: Informatsiyno-analitychne ahentstvo.

Аннотация. В статье проанализированы состояние и тенденции развития авиационного транспорта в Украине. Исследованы основные показатели перевозок пассажиров и грузовых перевозок авиационным транспортом. Охарактеризовано ресурсное обеспечение функционирования и развития отрасли авиационных перевозок страны. Проведен анализ объемов, динамики и структурных характеристик капитального инвестирования в отечественном авиационном транспорте и осуществлено их сравнение с аналогичными данными в экономике Украины в целом и на транспорте, складском хозяйстве, почтовой и курьерской деятельности. Проанализировано состояние и динамика кадрового обеспечения, а также уровня оплаты труда на отечественных предприятиях авиационного транспорта. Оценена эффективность функционирования отрасли авиационной перевозки в Украине. Указано на проблемные аспекты функционирования отечественных авиаперевозок. Обоснованы направления государственной политики регулирования развития авиационного транспорта в Украине.

Ключевые слова: авиационный транспорт, авиационные перевозки пассажиров и грузов, состояние развития, государственная политика, стратегические направления.

Summary. The article analyzes the state and trends of air transport development in Ukraine. The purpose of the article was to carry out a comprehensive analysis of the state and trends of air transport in Ukraine, as well as to substantiate the directions and outline the means of state policy to regulate the increase and increase the efficiency of domestic air transport. The practical results of the study relate to the following. The main indicators of passenger and freight transportation by air are studied. The resource provision of the functioning and development of the air transportation industry of the country is characterized. An analysis of the volume, dynamics and structural characteristics of capital investment in domestic air transport and their comparison with similar data in the economy of Ukraine in general and in transport, warehousing, postal and courier activities. The state and dynamics of staffing, as well as the level of wages at domestic enterprises of air transport are analyzed. The efficiency of the air transportation industry in Ukraine is assessed. The problematic aspects of the functioning of domestic air transportation are pointed out. The scientific novelty of the study concerns the application of new indicators for assessing the efficiency of air transport, in particular as partial economic results per unit of employment and capital investment; substantiation of recommendations for public administration bodies on strategic directions of development of the country's air transportation sphere. The directions of the state policy of air transport development regulation in Ukraine are substantiated, namely: improvement of the system of strategic planning of air transport development in Ukraine, for which it is necessary to develop, adopt and ensure control over the implementation of the National Civil Aviation Development Program in Ukraine for the medium term; development of coordination infrastructure (first of all – aviation transport hubs); implementation of measures to demonopolization the system of service and provision of services for airlines at airports; formation and implementation of economic and legal instruments of state support of domestic airlines of Ukraine, aimed at strengthening their competitive position in terms of liberalization of the air transportation market; implementation of tools to stimulate the renewal of the fleet of aircraft by domestic airlines.

Key words: air transport, air transportation of passengers and cargo, state of development, state regulation, strategic directions.