НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
імені ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»
ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ

«На правах рукопису»
УДК _____

До захисту допущено:
Завідувач кафедри
_____ Сергій ВОЙТКО
«___»_____2020 р.

Магістерська дисертація

на здобуття ступеня магістра
за освітньо-професійною програмою «Міжнародна економіка»
зі спеціальності 051 «Економіка»
на тему: **«Підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації»**

Виконавла:
студентка ІІ курсу, групи **УС- 01мп**
Костенко Інна Олександрівна _____

Керівник:
професор кафедри міжнародної економіки
д.е.н., професор
Охріменко Оксана Онуфріївна _____

Рецензент:
доктор фізико-математичних наук,
доцент
Рисцов Ігор Костянтинович
_____

Засвідчую, що у цій магістерській дисертації немає запозичень з праць інших авторів без відповідних посилань.
Студентка _____

Київ – 2021 року

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
ІМЕНІ ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»

Факультет менеджменту та маркетингу

Кафедра міжнародної економіки

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)

Спеціальність – 051 «Економіка»

Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Сергій ВОЙТКО

«___»_____20__ р.

ЗАВДАННЯ

на магістерську дисертацію студенту

Костенко Інні Олександрівні

1. Тема роботи «Підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації», науковий керівник магістерської дисертації Охріменко Оксана Онуфріївна, д.е.н., професор, затверджені наказом по університету від «10» листопада 2021 р. № 3710-с;
2. Термін подання студентом дисертації 01.12.2021;
3. Об’єкт дослідження – процес підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України на авіатранспортному ринку в умовах глобалізації;
4. Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади та прикладні аспекти підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України в умовах глобалізації.

5. Мета дослідження – теоретичне обґрунтування, вироблення науково-методичних засад і практичних пропозицій, спрямованих на досягнення підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України на міжнародному транспортному ринку в умовах глобалізації.

6. Перелік завдань, які потрібно розробити:

а) теоретична частина:

систематизувати теоретичні підходи щодо визначення поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємств»;

узагальнити та розкрити сутність факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств;

розкрити сутність методичних підходів щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації;

б) аналітична частина:

провести порівняльний аналіз розвитку авіатранспортної України та країн-лідерів в динаміці, з метою визначення поточного стану галузі порівняно з іншими країнами в умовах глобалізації;

проаналізувати вплив глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність авіакомпаній України та визначити існуючі проблеми та негативні фактори, які стримують розвиток галузі з метою подальшого удосконалення;

оцінити рівень міжнародної конкурентоспроможності провідних авіакомпаній ринку України у сфері пасажирських та вантажних, для визначення існуючих конкурентних переваг в умовах глобалізації;

в) рекомендаційна частина;

виконати сценарне моделювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації;

розробити концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації.

7. Орієнтовний перелік ілюстративного матеріалу (із зазначенням плакатів, презентацій тощо): обсяг тексту – 95 сторінок, рисунків – 13, таблиць – 28, додатків – 6, формул – 11, кількість використаних джерел – 59.

8. Орієнтовний перелік публікацій : основні положення магістерської дисертації були опубліковані в збірнику наукових праць міжнародної науково-практичної конференції «Перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів та права в Україні та світі» (м. Полтава, 15 грудня 2021 рік).

9. Дата видачі завдання __.__.2021.

Календарний план

№ з/п	Назва етапів виконання магістерської дисертації	Термін виконання етапів магістерської дисертації	Примітка
1.	Закріплення студента за науковим керівником магістерської дисертації	01. 09. 2021 р.	виконано
2.	Вибір теми магістерської дисертації та затвердження її на засіданні кафедри	07. 09. 2021 р.	виконано
3.	Розробка змісту магістерської дисертації та видача завдання керівником	08. 09. 2021 р.	виконано
4.	Підписання завідувачем кафедри листа «Завдання на магістерську дисертацію студенту»	09. 09. 2021 р.	виконано
5.	Підбір літератури за темою дослідження та її аналіз	11. 0 . 2021 р.	виконано
6.	Підготовка теоретичного розділу та погодження його змісту з науковим керівником	01. 10. 2021 р.	виконано
7.	Проведення аналізу об’єкта економічного дослідження	15. 10. 2021 р.	виконано
8.	Узагальнення результатів аналізу та виявлення невикористаних резервів у діяльності досліджуваного об’єкту	18. 10. 2021 р.	виконано
9.	Завершення підготовки другого розділу	25. 10. 2021 р.	виконано
10.	Розробка та обґрунтування удосконалень, які є основою третього, рекомендаційного розділу	05. 11. 2021 р.	виконано

11.	Узагальнення отриманих наукових результатів всієї роботи та підготовка загальних висновків	10. 11. 2021 р.	виконано
12.	Оформлення магістерської дисертації та перевірка її науковим керівником.	16. 11. 2021 р.	виконано
13.	Доопрацювання магістерської дисертації задля усунення виявлених керівником недоліків	29. 11. 2021 р.	виконано
14.	Проведення попереднього захисту та оформлення відгуку науковим керівником	30. 11. 2021 р.	виконано
15.	Подання магістерської дисертації на перевірку на плагіат і проходження нормоконтролю	01.12.2021-17.12. 2021	виконано
16.	Надання магістерської дисертації рецензенту. Підготовка рецензентом офіційної рецензії за встановленим зразком	01.12.2021-17.12. 2021	виконано
17.	Підготовка доповіді та наочних матеріалів до захисту	01.12.2021-17.12. 2021	виконано
18.	Захист магістерської дисертації перед ЕК	згідно із затвердженим графіком	

Студент Інна КОСТЕНКО

Науковий керівник Оксана ОХРІМЕНКО

магістерської дисертації

РЕФЕРАТ

Сторінок 96	Рисунків 13	Таблиць 28	Додатків 6

Дослідження на прикладі:	галузі авіаційного транспорту України, міжнародних українських авіакомпаній
Мета дослідження:	теоретичне обґрунтування, вироблення науково-методичних засад і практичних пропозицій, спрямованих на досягнення підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України на міжнародному транспортному ринку в умовах глобалізації.
Завдання дослідження	– систематизувати теоретичні підходи щодо визначення поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємств»; – узагальнити та розкрити сутність факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств; – розкрити сутність методичних підходів щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації; – провести порівняльний аналіз розвитку авіатранспортної України та країн-лідерів в динаміці, з метою визначення поточного стану галузі порівняно з іншими країнами в умовах глобалізації; – проаналізувати вплив глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність авіакомпаній України та визначити існуючі проблеми та негативні фактори, які стримують розвиток галузі з метою подальшого удосконалення; – оцінити рівень міжнародної конкурентоспроможності провідних авіакомпаній ринку України у сфері пасажирських та вантажних, для визначення існуючих конкурентних переваг в умовах глобалізації; – виконати сценарне моделювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації; – розробити концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації.
Об‘єкт дослідження:	процес підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України на авіатранспортному ринку в умовах глобалізації.
Предмет дослідження:	теоретико-методологічні засади та прикладні аспекти підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України в умовах глобалізації.

Ключові слова: міжнародна конкурентоспроможність, авіакомпанії, глобалізація, авіаційний транспорт, peer-group країни, оцінка, фактори впливу.

Анотація

Костенко І. О. Підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації. – Рукопис.

Магістерська дисертація за спеціальністю 051 «Економіка» освітньої програми «Міжнародна економіка». – Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», Київ, 2021.

Необхідність підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації визначило вибір теми магістерської дисертації. В роботі систематизовано теоретичні підходи щодо сутності поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємств»; узагальнено та розкрито сутність факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств; розкрито сутність методичних підходів щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації; проведено порівняльний аналіз розвитку авіатранспортної України та країн-лідерів в динаміці, з метою визначення поточного стану галузі порівняно з іншими країнами в умовах глобалізації; проаналізовано вплив глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність авіакомпаній України та визначено існуючі проблеми та негативні фактори, які стримують розвиток галузі з метою подальшого удосконалення; проведено оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності провідних авіакомпаній ринку України у сфері пасажирських та вантажних перевезень, для визначення існуючих конкурентних переваг в умовах глобалізації; виконано сценарне моделювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації; розроблено концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації.

Ключові слова: міжнародна конкурентоспроможність, авіакомпанії, глобалізація, авіаційний транспорт, peer-group країни, оцінка, фактори впливу.

Abstract

Kostenko I. O. Increasing the international competitiveness of Ukrainian air transport enterprises in the context of globalization. – Manuscript.

Master's dissertation in specialty 051 "Economics" of the educational program "International Economics". – National Technical University of Ukraine "Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute", Kyiv, 2021.

The need to increase the international competitiveness of enterprises in the air transport industry of Ukraine in the context of globalization has determined the choice of the topic of the master's dissertation. The paper systematizes theoretical approaches to the essence of the concept of "international competitiveness of enterprises"; the essence of factors of influence of globalization on the international competitiveness of the enterprises is generalized and opened; the essence of methodical approaches to assessing the level of international competitiveness of air transport enterprises in the context of globalization is revealed; a comparative analysis of the development of air transport Ukraine and leading countries in the dynamics, in order to determine the current state of the industry compared to other countries in the context of globalization; the impact of globalization on the international competitiveness of Ukrainian airlines is analyzed and the existing problems and negative factors that hinder the development of the industry with the aim of further improvement are identified; an assessment of the level of international competitiveness of the leading airlines of the Ukrainian market in the field of passenger and freight transportation, to determine the existing competitive advantages in the context of globalization; the scenario modeling of the level of international competitiveness of the enterprises of the air transport branch of Ukraine in the conditions of globalization is executed; the concept of increasing the level of international competitiveness of air transport enterprises in the conditions of globalization has been developed.

Key words: international competitiveness, airlines, globalization, air transport, peer-group of countries, assessment, factors of influence.

ЗМІСТ

ВСТУП 10

РОЗДІЛ 1 14

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ 14

1.1. Сутність поняття міжнародної конкурентоспроможності підприємства в умовах глобалізації 14

1.2. Фактори впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі 18

1.3. Методичні підходи щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації..... 24

Висновки до розділу 1 30

РОЗДІЛ 2 32

АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ 32

2.1. Порівняльний аналіз розвитку авіатранспортної галузі України та країн-лідерів в умовах глобалізації..... 32

2.2. Аналіз впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі України 40

2.3. Оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації 50

Висновки до розділу 2 58

РОЗДІЛ 3 61

3.1. Сценарне моделювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації..... 61

3.2. Розробка концепції підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації..... 63

Висновки до розділу 3 66

ВИСНОВКИ 71

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 75

ДОДАТКИ 81

Додаток А 82
Додаток Б 84
Додаток В 85
Додаток Г 87
Додаток Д 89
Додаток Е 90

ВСТУП

Актуальність теми. Розвиток галузі повітряного транспорту, як сектору економіки впливає на економічне зростання як економіки в цілому, так і суміжних галузей. Підприємства-лідери авіатранспортної галузі з високим рівнем міжнародної конкурентоспроможності розташовані у високорозвинених країнах, а за умов посилення процесів глобалізації підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності є пріоритетним напрямом діяльності будь-якої країни, зокрема і України. Оскільки галузь авіаційного транспорту є, водночас, каталізатором поширення глобалізації, так і наслідком впливу глобалізаційних процесів через зростання міжнародних зв'язків, взаємозалежність країн, безбар'єрність перетину кордонів та посилення ролі об'єднань країн та підприємств галузі тому дана галузь економіки є однією з чотирьох точок росту економіки України у моделі розвитку національної економіки у глобальному середовище. Хоча Україна має підприємства повного циклу виробництва та технічного обслуговування літаків, на відміну від найближчих країн-сусідів, проте ефективність експлуатації підприємствами України власних ресурсів не відповідає міжнародному рівню. В умовах глобалізації розвиток авіатранспортної галузі України характеризується розширенням маршрутної мережі міжнародних сполучень, зростаючою мобільністю населення, але за таких умов у 2020 році галузь зазнала значного впливу внаслідок глобальної кризи, спричиненої поширенням пандемії, а уряди країн почали впроваджувати карантинні обмеження, які істотно обмежують функціонування підприємств повітряного транспорту як України, так і країн-світу. З огляду на вищевказане виникає необхідність аналізу та оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту України та розробки комплексної концепції щодо підвищення її рівня в умовах глобалізації для забезпечення ефективної конкуренції українських авіакомпаній з іноземними.

Все це зумовило вибір теми роботи, визначило її мету й основні завдання.

Огляд літератури. Теоретичні та практичні аспекти підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств досліджуються у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема В. Охота, Ю. Кирилов, К. Баттон. Методичні підходи щодо оцінювання міжнародної конкурентоспроможності підприємств розглядалися у працях А. Кухарук, М. Шашина, М. Климак, Ю. Гавриш, Л. Довгань, Ю. Каракай, Л. Артеменко, С. Черниш, А. Буряк та інших. Теоретичні та практичні аспекти міжнародної конкурентоспроможності та факторів впливу глобалізації досліджували Т. Левітт, К. Смирнова, В. Ломакін, В. Охота, В. Гриневич, Т. Артемчук, В. Брич, М. Федірко, Я.Базилюк, С. Боринець, А. Вергун, А. Філіпенко, М. Портер, М. Інтрилігейтор та інші.

Метою дипломної роботи є теоретичне обґрунтування, вироблення науково-методичних засад і практичних пропозицій, спрямованих на підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України на авіатранспортному ринку в умовах глобалізації.

Виходячи з мети дослідження, в роботі поставлені такі **завдання**:

систематизувати теоретичні підходи щодо визначення поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємств»;

– узагальнити та розкрити сутність факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств;

– розкрити сутність методичних підходів щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації;

– провести порівняльний аналіз розвитку авіатранспортної України та країн-лідерів в динаміці, з метою визначення поточного стану галузі порівняно з іншими країнами в умовах глобалізації;

– проаналізувати вплив глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність авіакомпаній України та визначити існуючі проблеми та негативні фактори, які стримують розвиток галузі з метою подальшого удосконалення;

– оцінити рівень міжнародної конкурентоспроможності провідних авіакомпаній ринку України у сфері пасажирських та вантажних, для визначення існуючих конкурентних переваг в умовах глобалізації;

– виконати сценарне моделювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації;

– розробити концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації.

Об'єктом є процес підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України на авіатранспортному ринку в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні засади та прикладні аспекти підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України в умовах глобалізації.

Методи дослідження. До загальнонаукових методів дослідження, які використані автором, відносяться методи критичного аналізу (при визначенні стану та проблем розвитку авіаційного транспорту України з урахуванням міжнародного досвіду); методи наукового узагальнення та систематизації (при визначенні та групуванні факторів впливу на авіаційний транспорт України); методи математичної статистики (при обчисленні та аналізі динаміки основних показників діяльності галузі авіаційного транспорту). Результати дослідження, висновки та рекомендації обґрунтовано шляхом комплексного підходу. Теоретико-інформаційну базу магістерської дисертації становлять фундаментальні положення економічної теорії, законодавча база, періодичні та монографічні видання, матеріали міжнародних, всеукраїнських науково-практичних конференцій, статистичні матеріали Державної служби статистики України, матеріали офіційних сайтів авіакомпаній України, Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Світового банку, World Development Indicators.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у дослідженні та подальшому розвитку теоретико-методологічних засад підвищення міжнародної

конкурентоспроможності підприємств авіатранспорту України в умовах глобалізації. Положення магістерської дисертації, що визначають її наукову новизну і виносяться на захист, полягають у наступному:

розроблено:

– концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації;

удосконалено:

– методичний підхід щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспорту України в умовах глобалізації, що дає можливість визначити рівень міжнародної конкурентоспроможності аівакомпаній України та фактори впливу відносно авіакомпаній країн-лідерів.

Практичне значення отриманих результатів. Сформульовані та обґрунтовані в магістерській дисертації висновки та пропозиції можуть бути використані для формування стратегічних заходів, формулювання концепцій щодо підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіаційного транспорту України, яка буде орієнтована на зростання конкурентоспроможності авіакомпаній на глобальному ринку.

Публікація результатів дослідження. Основні положення магістерської дисертації були опубліковані в збірнику наукових праць міжнародної науково-практичної конференції «Перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів та права в Україні та світі» (м. Полтава, 15 грудня 2021 рік).

Структура та обсяг роботи. Магістерська дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 96 сторінок друкованого тексту, та містить 28 – таблиць, 13 – рисунків, 6 додатків, список використаних джерел з 59 найменувань.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

1.1. Сутність поняття міжнародної конкурентоспроможності підприємства в умовах глобалізації

Глобалізація є складним і багатоаспектним явищем, яке на сучасному етапі стало ключовою геополітичною й ідеологічною доктриною розвитку міжнародного суспільства у всіх сферах. Аналіз основних наукових підходів як вітчизняних, так і зарубіжних вчених до трактування сутності поняття глобалізації світової економіки дасть змогу визначити основні аспекти та змістовні ознаки цього процесу.

З одного боку, вагомим аспектом глобалізації, який зустрічається у працях науковців, є феномен злиття та укрупнення (ринків, економік, виробничих та фінансових ресурсів, капіталу тощо). Така визначальна ознака глобалізації зазначається у працях американського вченого Т. Левітта, який вперше в 1983 р. ввів до наукового обігу термін «глобалізація». Відкриттям терміну «глобалізація» автор відображає формування транснаціонального, планетарного рівня міжнародної економіки, розуміючи глобалізацію як феномен злиття ринків окремих продуктів, що виробляли багатонаціональні корпорації [1].

З іншого боку, важливою ознакою глобалізації називають її мережевий характер та інформатизація економіки, суспільства. Зокрема, Р. Кеохане, розглядає глобалізацію як мережу взаємозалежностей, яка простягається на трансконтинентальні відстані. Складовими частинами таких мереж є рух та вплив потоків капіталу й товарів, інформації та ідей [2].

Крім того, М. Кастельс визначив глобалізацію як «нову капіталістичну економіку», основними характеристиками якої є інформація, знання й інформаційні технології як головні джерела зростання продуктивності та конкурентоспроможності. Вона організовується переважно через мережеву структуру менеджменту, виробництва і поділу, а не окремих фірм, як раніше [3].

Глобалізація світової економіки, у своєму процесі розвитку, визначає потребу підвищення конкурентоспроможності національних ринків, галузей окремих країн, товарів і послуг. Відтак, процеси глобалізації галузей та ринків у контексті необхідності підвищення міжнародної конкурентоспроможності сприяють появі нових функцій держави (рис.1.1).

Рис. 1.1. Функції держави в процесі глобалізації галузей та ринків у контексті необхідності підвищення міжнародної конкурентоспроможності

**)Сформовано автором на основі [4; 5; 6]*

Таким чином, як слушно зауважують дослідники, за умов глобалізації держава повинна утримувати баланс між ступенем відкритості національного ринку й економіки та здатністю її підприємств продукувати конкурентний інноваційний продукт [6].

Глобалізація значною мірою пов’язана з різким географічним розширенням інтеграційних процесів, зростанням відкритості національних ринків, випереджальними темпами розвитку інформаційно-комунікаційних технологій, які сприяють прискоренню глобального руху фінансових та інформаційних потоків. В результаті цього відбувається посилення міжнародної конкуренції, змінюється положення окремих держав, здійснюється зміна країн-лідерів. При цьому в умовах зростання міжнародної конкуренції країн трансформується і стає більш

комплексною концепція конкурентоспроможності. На нинішньому етапі глобалізації міжнародна конкурентоспроможність країн є показником стану та перспектив розвитку їхніх господарських систем, визначає характер участі в міжнародному поділі праці та стає гарантом політичної й економічної стабільності під дією впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовищ [7].

Конкурентоспроможність підприємства на міжнародному ринку формують його здібності та компетентності, які можуть стати конкурентними перевагами. Пошук конкурентних переваг здійснюється на шести основних процесах, які створюють цінність товару, – від технології до обслуговування. Доцільним є дослідити наукові підходи щодо сутності поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємства» (Додаток А).

Аналіз представлених визначень у Додатку А свідчить, про багатозначність трактування поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємства» як вітчизняними, так і зарубіжними вченими. У результаті можна сформувати узагальнене визначення терміну – здатність досягати кращих результатів порівняно з конкурентами на міжнародному ринку за рівних вихідних умов за рахунок створення та активного використання конкурентних переваг за умови дотримання норм законодавчих та нормативно-правових актів, які регулюють господарську діяльність підприємств у галузі у масштабі національної та/або світової економіки.

Центральне місце у дослідженні сутності та характеру міжнародної конкурентоспроможності підприємства займає теорія М. Портера, який пояснює конкурентоспроможність у якості системи з чотирьох складових [18]. Теорія конкурентоспроможності М.Портера передбачає застосування поняття «ромбу переваг», який допомагає проаналізувати вплив різних факторів, що діють на конкурентоспроможність підприємства (рис. 1.2).

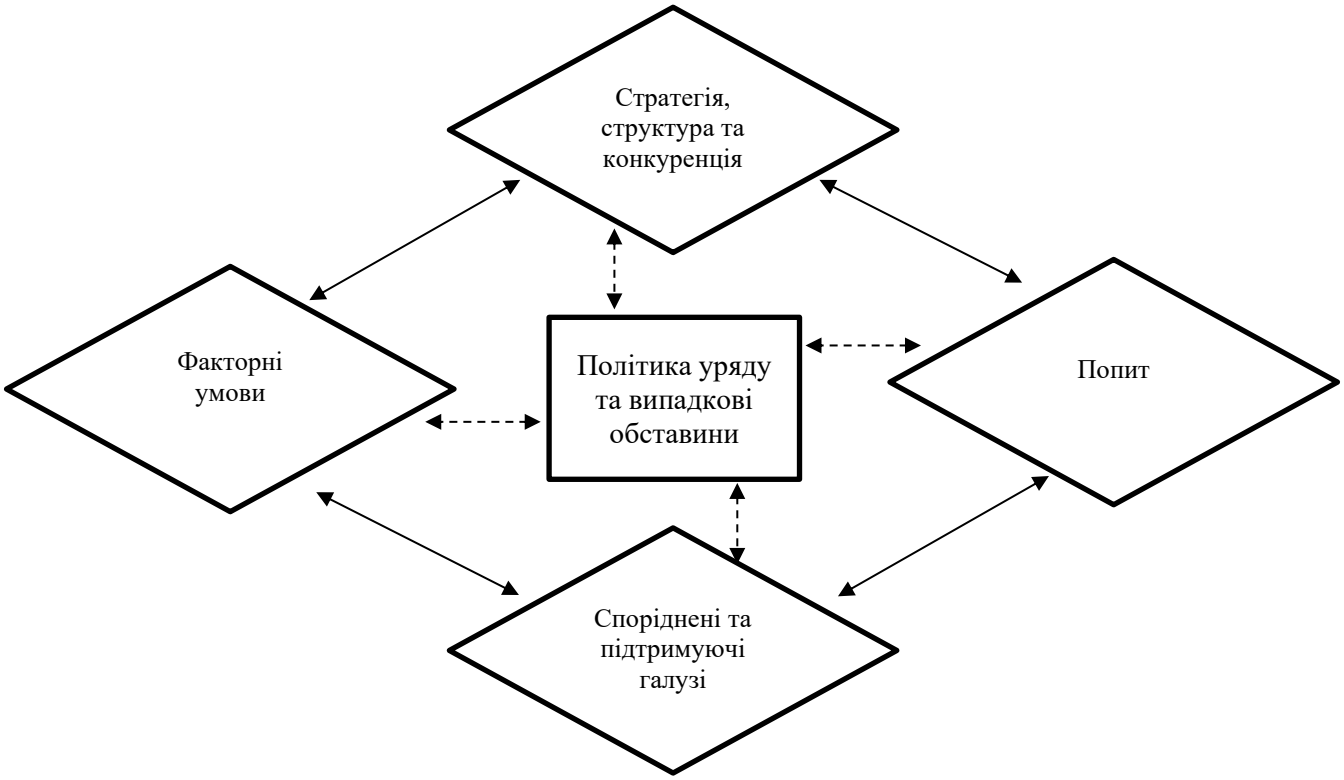


Рис. 1.2. Детермінанти конкурентоспроможності (система «Даймонду»)

**) Сформовано автором на основі [15]*

До системи складових конкурентоспроможності М. Портер відносить:

– фактори та умови виробництва – праця (робоча сила), земля (рівень забезпечення природними ресурсами, якість інфраструктури), капітал (рівень фінансової забезпеченості, доступність фінансування);

– характер попиту на внутрішньому ринку країни – попит розглядається не лише за обсягом і структурою, а й за якісними ознаками: зрілістю споживача, його кваліфікованістю, інформованістю, вимогливістю;

– споріднені та підтримуючі галузі – галузі-виробники та галузі-конкуренти, взаємодія яких утворює синергетичний ефект і забезпечує підґрунтя для опрацювання загальної узгодженої стратегії на ринку;

– стратегія фірм, їхня структура й суперництво – залежать від регуляторних (макроекономічного середовища) та інституційних умов у державі.

Крім того, для сучасного етапу розвитку світової економіки в умовах глобалізації, серед найважливіших аспектів міжнародної конкурентоспроможності

підприємства слід виділити потужність і масштаби виробництва, гнучкість у діяльності підприємства, наявність інновацій.

1.2. Фактори впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі

Іноземний дослідник М. Інтрилігейтор трактує глобалізацію як форму міжнародної конкуренції: «Під глобалізацією розуміється величезне збільшення масштабів світової торгівлі й інших процесів міжнародного обміну в умовах дедалі відкритішої, інтегрованої світової економіки, що не визнає меж» [19].

Посилення інтенсифікації глобалізаційних процесів обумовлені глобальними проблемами суспільства, зростаючою стандартизацією попиту на ринках товарів та послуг, унаслідок чого доцільною є зміна диференційованих регіональних стратегій на стратегії глобального маркетингу. Вищезазначене зумовлює надзвичайну багатоманітність конкретних проявів глобалізації і визначає певну роздвоєність процесу як об’єктивний результат розвитку продуктивних сил та як суб’єктивний процес експансії економічно розвиненими країнами підприємств більш «слабких» країн. Отже, очікуваним результатом є підвищення економічної ефективності підприємств окремих країн, раціональне управління національними і світовими ресурсами та збільшення світового позитивного ефекту господарювання суб’єктів економічних відносин.

Вплив глобалізації на конкурентоспроможність підприємств на рівні окремої галузі, зокрема авіатранспортної, характеризується ступенем взаємозв’язку підприємств галузі окремої країни із загальносвітовою. Ступінь інтегрованості галузі авіатранспорту різних держав у глобальну економіку визначають кілька основних показників, серед яких: співвідношення зовнішньоторгового обороту; прямі іноземні інвестиції, які спрямовуються в країну і з країни, та портфельні інвестиції; потік платежів країну та з країни, що пов'язані з передачею технологій. Глобалізація на світовому рівні визначається інтенсивністю міжнаціонанальних економічних і суспільних зв’язків, активністю руху капіталу, товарів і послуг,

ресурсів, винаходів, розробок тощо. Таким чином, глобалізація є багаторівневим процесом, що відіграє провідну роль у формуванні наднаціонального господарства.

Одним із важливих факторів впливу глобалізаційних тенденцій на міжнародну конкурентоспроможність підприємств є вирішальна роль розвинених країн, компаній-лідерів авіатранспортної галузі та які визначають діяльність провідних міжнародних організацій, мають вирішальний вплив на формування загальних умов функціонування галузі авіатранспорту та обслуговуючої інфраструктури. Таким чином, перевагами користуються ті галузі авіатранспорту країн, що мають більш конкурентну структуру, внаслідок чого більша частина загальносвітового доходу в процесі перерозподілу залишається у них. При цьому дане явище має тенденцію до нарощування темпів, що збільшує економічну диференціацію галузей окремих країн та регіонів в умовах глобалізації.

На переконання економістів, в основі сучасних процесів глобалізації лежать якісні зміни в техніко-технологічному, транспортно-комунікаційному, інформаційному базисі економіки, супроводжувані широким використанням біо- і авіакосмічних технологій, досягнень у сфері штучного інтелекту [20]. Світовий досвід другої половини XX ст. доводить, що специфічні умови, особливості національного розвитку, кризові стани і внутрішні трансформації не можуть ані відмінити, ані відкласти дію об’єктивних законів глобалізації розвитку [21].

Існують різні точки зору на класифікацію факторів глобалізації, що роблять вплив на міжнародну конкурентоспроможність підприємства. Зокрема, В.І. Саричев виділяє такі основні фактори впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі як економічні, технологічні, соціальні, політичні та міжнародні, які більш детально відображено на рис. 1.3.

Рис. 1.3. Фактори впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств галузі авіаційного транспорту

**)Сформовано автором на основі [22]*

Згідно досліджень Організації економічного співробітництва та розвитку (далі – ОЕСР), вплив глобалізації авіатранспортного ринку для міжнародної галузі повітряного транспорту, проявляється не лише з боку попиту, де масштаби, природа та географія попиту на світових ринках призвели до значних зрушень, але також і на стороні пропозиції, де міжнародна координація політики з боку урядів (наприклад, щодо безпеки та захисту навколишнього середовища) та приватного сектору вплинули на інституційне та технологічне середовище, в якому надаються послуги повітряного транспорту. ОЕСР розглядає вплив процесів глобалізації в галузі авіаційного транспорту як фактор формування концепції «спільного неба» на загальносвітовому чи регіональному рівнях, що сприяє вільному наданню послуг між залученими країнами та впровадженню інституційних змін у регулюванні діяльності підприємств авіатранспортної галузі. У загальнонауковому розумінні концепція «спільного неба» полягає у спільному запровадженні методів регулювання діяльності підприємств галузі авіаційного транспорту та лібералізації міждержавних обмежень на здійснення авіаційних польотів. Реалізація концепції

«спільного неба» у розрізі підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств окремої країни проявляється у застосуванні інноваційних технологій, релевантних конкурентних маркетингових стратегій, ефективного ціноутворення та безперешкодному розширенні ринків збуту. Перехід до концепції вільного неба, призводить до посилення конкуренції між авіаперевізниками та зникає необхідність щодо підписання двосторонніх угод між двома країнами у сфері ціноутворення та обмежень пропускної спроможності. Застосування даної концепції сприяє розширенню географічного ринку збуту послуг та як наслідок, авіакомпанії отримують можливість економії на масштабі, що сприяє отриманню конкурентних переваг підприємствами авіаційного транспорту на світовому рівні. Зростання попиту у підприємств повітряного транспорту в умовах застосування вищезазначеної концепції та кількості пасажирів, які подорожують дозволяють знизити витрати авіапідприємств та вартість поїздок зменшується [23].

Відповідно до досліджень Ю. Кирилова, процеси глобалізації спричиняють трансформацію функцій держави у контексті зростання рівня конкуренції між суб'єктами господарювання. Уряди країн змушені делегувати частину своїх функцій на глобальний рівень управління. За умов розширення сфери впливу підприємств авіатранспортної галузі, зміну напрямів функціонування галузі процеси глобалізації сприяють розробці моделей конкурентоспроможного господарювання підприємств [24].

Одним із впливових факторів глобалізації на підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств є створення наддержавних структур та об'єднання підприємств. У контексті підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації наддержавними структурами є наддержавні інститути регулювання діяльності підприємств галузі та стратегічні альянси підприємств. Компанії-члени таких альянсів і їх підрозділи відрізняються високим ступенем співпраці в плануванні, продажу квитків, програмах лояльності, спільному використанні терміналів аеропорту, що допомагає скорочувати витрати і дозволяє обмінюватись досвідом на світовому ринку. Для того, щоб стати членами, всі авіалінії повинні

відповідати найкращим стандартам якості обслуговування клієнтів, безпеки і технічної інфраструктури, що відповідно підвищує їх рівень конкурентоспроможності на міжнародному транспортному ринку. Повноправне членство у вищезгаданих альянсах сприяє зростанню рівня безпеки польотів за рахунок впровадження міжнародних правил та процедур, зростанню кваліфікаційного рівня та розвитку професійних якостей робітників за рахунок обміну досвідом та навчання персоналу, збільшенню обсягів авіаперевезень за рахунок створення додаткових гарантій споживачам щодо високого рівня якості послуг та загалом зміцненню авторитету країни як авіаційної держави [25].

До переваг, які можуть отримувати учасники стратегічних альянсів відносять [26]:

– підвищення рівня конкурентоспроможності компаній (індивідуальний перевізник має певні обмеження щодо відповідності попиту пасажирів, стратегічні альянси підвищують якість послуг, які надаються і стимулюють розвиток конкурентоспроможності компаній у всьому світі);

– збільшення ефективності використання ресурсів компанії (компанії, що входять до складу альянсів мають більше конкурентних переваг та можливостей зменшити вартість за користування послугами, ніж підприємства, які функціонують самостійно);

– зростання кількості рейсів за рахунок збільшення пунктів призначення.

У ході аналізу наведених концепцій вітчизняних вчених та зарубіжних дослідників щодо виокремлення факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств виявлено, що виокремлення факторів впливу глобалізації є неоднозначним, багатоплановим та залежить від використовуваних показників виміру міжнародної конкурентоспроможності підприємства (співвідношення витрат та попиту, рівень фінансової ефективності діяльності, рівень впровадження інноваційних рішень, ресурсозберігаючих технологій, рівень інтегрованості підприємств до світової галузі). Вважається доцільним сформувати узагальнений перелік факторів впливу глобалізації на

міжнародну конкурентоспроможність підприємств галузі авіаційного транспорту (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Фактори впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств галузі авіаційного транспорту

Фактори впливу	**Показники**
Стратегія відкритості економіки та орієнтованості на світовий ринок	Висока продуктивність, якість життя основної маси населення, володіння новітніми технологіями, економічне середовище, яке сприяє технологічному лідерству та виробленню успішної глобальної конкурентної стратегії. В цілому – здатність економіки країни брати участь у міжнародних господарських зв'язках
Державне регулювання діяльності підприємств	Наявність якісної правової системи захисту підприємств галузі, відповідність нормативно-правових актів світовим тенденціям та стандартам
Національна політика розвитку конкурентних переваг підприємств на глобальному ринку, узгодженість з міжнародною регіональною політикою	Наявність стратегії розвитку та зміцнення конкурентних переваг підприємств авіатранспортної галузі у процесі підвищення міжнародної конкурентоспроможності, залученість до програм обміну досвідом із зарубіжними країнами
Гнучкість бізнес-моделі функціонування підприємств	Рівень інноваційності, ресурсоефективності, обсяги витрат у процесі надання послуг, наявність власних конкурентних стратегій розвитку на міжнародному ринку
Причетність до стратегічних альянсів та об'єднань підприємств	Відповідність технічних та якісних характеристик бізнесу світовим стандартам
Обсяги інвестицій та капіталомісткість	Рівень економічної та соціальної стабільності країни, обсяги інвестицій у галузі, цільове раціональне використання інвестицій

**) Сформовано та розроблено автором*

Загалом глобалізація несе найбільшу вигоду країнам, що провадять ефективну політику підвищення своєї конкурентоспроможності [24]. Тож у разі відсутності єдиної політики розвитку галузі щодо підвищення міжнародної конкурентоспроможності виникають кризові явища, стримується формування довгострокових міжнародних конкурентних переваг країни у світовому господарстві та послаблюються міжнародні конкурентні позиції. Отже, виникає проблема вибору щодо використання переваг глобалізації та протидії її загрозам внаслідок недорозвиненості інститутів. Тому наявність інституційної спроможності країни оптимально використовувати переваги глобалізації та нейтралізовувати її загрози, спроможність формувати відповідні механізми розвитку глобальної конкурентоспроможності розглядаються як ключові завдання економічної політики будь-якої країни.

1.3. Методичні підходи щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації

Основним етапом у підвищенні рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємства є оцінка її рівня. На основі оцінювання виконують аналіз діяльності підприємства на ринку, виокремлюють слабкі місця та можливості розвитку, визначають вплив зовнішніх та внутрішніх факторів, місце та роль конкурентів. Кожне підприємство повинне аналізувати свій рівень конкурентоспроможності порівняно з конкурентами, формувати цілі та плани щодо досягнення привабливих конкурентних позицій на міжнародному та національному ринку, що є гарантом отримання високих економічних показників та забезпечує виживання в умовах жорстокої конкуренції. Проте універсальної та загальновизнаної методики щодо оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємства не існує. Вибір методу оцінювання залежить від цілей оцінювання, необхідної форми вираження результату, ступеня охоплення аспектів функціонування підприємства[27].

Залежно від форми відображення результатів оцінювання міжнародної конкурентоспроможності підприємства виокремлюють графічні, матричні, індексні та спеціальні (табличні) групи методів. За ступенем охоплення аспектів функціонування підприємства науковці відносять виділяють спеціальні методи, що дозволяють оцінити конкурентоспроможність підприємства по окремих аспектах його діяльності – виробничому, інноваційному, маркетинговому, фінансовому тощо та методи, що базуються на комплексному підході щодо оцінки конкурентоспроможності підприємства (табл. 1.2) [28].

Таблиця 1.2

Класифікація методів оцінки конкурентоспроможності

Група методів	Назва методу
Графічні методи	Багатокутник конкурентоспроможності
	Радар конкурентоспроможності
	Метод «профілів»
Індексні методи	Метод, що базується на визначенні конкурентоспроможності продукції
	Метод на основі теорії ефективної конкуренції
	Метод, що ґрунтується на визначенні сили реактивної позиції
	Метод, що базується на теорії рівноваги фірми та галузі
	Метод інтегральної оцінки
	Метод бенчмаркінгу
Матричні методи	Матриця «Бостонської консалтингової групи»
	Матриця McKinsey
	Матриця І. Ансоффа
	Матриця Shell
	Матриця конкурентних стратегій Портера
	Матриця Томпсона-Стрікленда
Спеціальні методи	SWOT-аналіз – сценарний метод
	PEST-аналіз – порівняльний метод
	R-аналіз – портфельний метод
	SNV – аналіз моделі Дюпон

**)Сформовано автором на основі [27; 28; 29]*

У розвинутих країнах застосовуються різноманітні методи оцінки конкурентоспроможності підприємства, які носять не описовий а конкретно-економічний кількісний характер. Це зумовлено тим , що аналізовані показники є кількісним вираженням різних аспектів діяльності підприємства.

Розглянуті різні підходи до оцінки конкурентоспроможності, кожен з яких має свої переваги і недоліки. Вказані методи досить різні, відрізняються кардинально за своєю сутністю та базою формування показників

конкурентоспроможності. Використання їх може бути зручним у різних ситуаціях, залежно від специфіки галузі, до якої відноситься досліджуваний об'єкт [30]. Найбільш ефективними є розрахункові методи, оскільки на відміну від матричних та табличних відображають цифрову динаміку, аналітично обґрунтований математичний апарат [28].

При оцінюванні рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту України та порівнянні з країнами-лідерами доцільним буде використання методики багатомірного порівняльного аналізу, заснованої на методі відстаней, що дозволяє враховувати не лише абсолютні величини показників кожної країни, але й ступені їх близькості (віддаленості) від еталонного показника. На першому етапі необхідно сформувати перелік показників, які будуть розраховані для підприємств авіатранспортної галузі України та країн-лідерів та використані у подальшому оцінюванні. Для більш детального та всебічного аналізу при визначенні рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств набір показників можна розділити на три групи – виробничо-фінансові показники, показники науково-технічного розвитку та показники, які характеризують трудові ресурси (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Показник	Формула для розрахунку
1	2
Показники ефективності виробничої діяльності	
Кількість працюючих, осіб	З річної звітності підприємства
Продуктивність праці, гр.од./робітника	$ПП = \frac{Обсяг\ реалізованої\ продукції}{СЧР}$, де ПП – показник продуктивності праці, грн, СЧР – середньооблікова чисельність робітників за одиницю часу, кількість осіб.
Рентабельність послуг, %	$R = \frac{Чистий\ прибуток(збиток)}{Собівартість} * 100\%$
Рентабельність активів (ROA),%	$ROA = \frac{Чистий\ прибуток(збиток)}{Середньорічна\ сума\ активів} * 100\%$
Обсяги продажу, гр.од	З річної звітності підприємства
Рівень завантаженості місць, %	З річної звітності підприємства
Показники фінансового стану	
Рентабельність власного капіталу (ROE), %	$ROE = \frac{Чистий\ прибуток(збиток)}{Середньорічна\ сума\ власного\ вапіталу} * 100\%$
EBIT, гр. од.	$EBIT = Прибуток(збиток) до оподаткування + Відсотки\ до\ сплати$

Продовження табл. 1.3

1	2
EBITDA, гр.од.	$\text{EBITDA} = \text{EBIT} + \text{Амортизаційні витрати}$
Прибуток, гр. од.	З фінансового звіту підприємства
Показники ефективності системи збуту та просування підприємства	
Рентабельність продаж ($R_{\text{продажів}}$), %	$R_{\text{продажів}} = \frac{\text{Чистий прибуток (збиток)}}{\text{Чистий дохід від реалізації}} * 100\%$
Рентабельність реклами ($R_{\text{рекл.}}$), %	$R_{\text{рекл.}} = \frac{\text{Приріст прибутку від продажу}}{\text{Витрати на збут}} * 100\%$
Показники якості надання послуг	
Кількість літаків, од.	З річної звітності підприємства
Середній вік повітряних суден, роки	З річної звітності підприємства

**) Сформовано автором на основі [31; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 38]*

На другому етапі, виконується збір статистичних даних за обраними показниками в межах визначених індикаторів міжнародної конкурентоспроможності підприємства підприємств авіатранспортної галузі та аналізується їх динаміка.

На третьому етапі, обрані показники для підприємств галузі авіаційного транспорту України та країн-лідерів, наведені в табл. 1.4 необхідно виразити у частках відповідних показників країни-еталону, взятої за одиницю використовуючи методику багатомірного порівняльного аналізу, заснованої на методі відстаней. Тобто за кожним показником визначається максимальне значення та приймається за одиницю (еталон), далі всі елементи за даним показником (α_{ij}) діляться на максимальний елемент – еталон ($max\,\alpha_{ij}$) (формула 1):

$$x_{ij} = \frac{a_{ij}}{max\ a_{ij}} \qquad (1)$$

Якщо з економічної точки зору найкращим є мінімальне значення показника (наприклад «середній вік повітряних суден»), необхідно змінити шкалу розрахунку, щоб найменшому результату відповідало найбільше значення показника (формула 2):

$$x_{ij} = \frac{min\ a_{ij}}{a_{ij}} \qquad (2)$$

У результаті визначення еталонів за кожним показником та відповідних розрахунків для показників підприємств авіатранспортної галузі України та

зарубіжних країн формується матриця стандартизованих коефіцієнтів (x_{ij}) (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Матриця стандартизованих коефіцієнтів країн

Підприємство	Показники									
	1	2	3	4	5	6	7	8	…	n
1	1	x_{ij}	1	x_{ij}	x_{ij}	1	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}
2	x_{ij}	1	x_{ij}	1	x_{ij}	x_{ij}	1	1	x_{ij}	1
3	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}
….	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}
n	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	1	x_{ij}	x_{ij}	x_{ij}	1	x_{ij}

**) Сформовано автором*

Всі елементи матриці (стандартизовані коефіцієнти) підносяться до другої степені. Оскільки визначені показники мають різну вагу, то отримані значення перемножуються на величину вагових коефіцієнтів (k_1), встановлених за методикою оцінювання рівня конкурентоспроможності підприємства за теорією ефективної конкуренції (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Вагові коефіцієнти економічних показників

Групи показників	Ваговий коефіцієнт групи за теорією ефективної конкуренції	Показники	Ваговий коефіцієнт показника
1	2	3	4
Показники ефективності виробничої діяльності	0,15	Кількість працюючих, осіб	0,025
		Продуктивність праці, гр.од./робітника	0,025
		Рентабельність послуг, %	0,025
		Рентабельність активів (ROA),%	0,025
		Обсяги продажу, гр.од	0,025
		Рівень завантаженості місць, %	0,025
Показники фінансового стану	0,29	Рентабельність власного капіталу	0,0725
		EBIT, гр. од.	0,0725
		EBITDA, гр.од.	0,0725
		Прибуток, гр. од.	0,0725
Показники ефективності системи збуту та просування підприємства	0,23	Рентабельність продаж, %	0,115
		Рентабельність реклами, %	0,115
Показники якості надання послуг	0,33	Кількість літаків, од.	0,165
		Середній вік повітряних суден, роки	0,165
Разом	1,0		1,0

**) Сформовано автором*

Далі за формулою 3 знаходиться інтегральна рейтингова оцінка підприємства країни, що відбиває її міжнародну конкурентоспроможність в галузі авіаційного транспорту:

$$R_j = \sqrt{k_1 x_{1j}^2 + k_2 x_{2j}^2 + \ldots + k_n x_{nj}^2}, \quad (3)$$

де x_1, x_2, x_3, ... x_n – показники міжнародної конкурентоспроможності підприємства авіатранспортної галузі в умовах глобалізації; k1, k2, k3, … kn – вагові коефіцієнти значущості і–го показника міжнародної конкурентоспроможності, i = 1, ... n.

Отримані рейтингові оцінки підприємств (R_j) розміщуються по ранжиру і визначається місце кожного підприємства (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Результати порівняльної рейтингової оцінки підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації

Підприємство	Показники										R_i	Місце
	1	2	3	4	5	6	7	8	…	n		
1	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	R_i	1
2	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	R_i	2
3	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	R_i	3
….	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	R_i	…
n	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	$k_n x_{nj}^2$	R_i	n

**) Сформовано автором*

Разом з тим, зазначимо, що важливим є не стільки місце підприємства в ранжованому списку, скільки окремі складові, які його визначають.

Висновки до розділу 1

На основі аналізу трактування сутності поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємства» вітчизняними та зарубіжними вченими, встановлено, що термін є багатозначним. Відтак, було сформовано власне узагальнене визначення терміну «міжнародна конкурентоспроможність підприємства» – здатність досягати кращих результатів порівняно з конкурентами на міжнародному ринку за рівних вихідних умов за рахунок створення та активного використання конкурентних переваг за умови дотримання норм законодавчих та нормативно-правових актів, які регулюють господарську діяльність підприємств у галузі у масштабі національної та/або світової економіки.

У ході аналізу наукових підходів щодо визначення факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі виявлено, що серед найважливіших факторів міжнародної конкурентоспроможності підприємства слід виділити потужність і масштаби виробництва, гнучкість у діяльності підприємства, наявність інновацій. Крім того встановлено, що вплив глобалізації на конкурентоспроможність підприємств на рівні окремої галузі, зокрема авіатранспортної, характеризується ступенем інтегрованості підприємств галузі окремої країни із загальносвітовою. Встановлено, що одним із важливих факторів впливу глобалізаційних тенденцій на міжнародну конкурентоспроможність підприємств є вирішальна роль розвинених країн, компаній-лідерів авіатранспортної галузі, а також причетність підприємств до створення наддержавних структур та об’єднання підприємств, стратегічних альянсів. Також було охарактеризовано функції держави в процесі глобалізації галузей та ринків у контексті необхідності підвищення міжнародної конкурентоспроможності.

На основі дослідження існуючих в науковій літературі методичних підходів оцінювання міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі було зроблено наступні висновки, що методи оцінювання класифікують залежно від форми відображення результатів (графічні, матричні, індексні та

спеціальні (табличні)) та за ступенем охоплення аспектів функціонування підприємства (спеціальні методи, що дозволяють оцінити конкурентоспроможність підприємства по окремих аспектах його діяльності – виробничому, інноваційному, маркетинговому, фінансовому тощо та методи, що базуються на комплексному підході щодо оцінки конкурентоспроможності підприємства). Встановлено, що розрахункові методи мають найбільшу ефективність при використанні у оцінюванні міжнародного рівня конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації оскільки мають конкретно-економічний кількісний характер. Крім того виявлено, що при оцінюванні рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту України в умовах глобалізації у порівнянні з країнами-лідерами доцільним буде використання методики багатомірного порівняльного аналізу, заснованої на методі відстаней, що дозволяє враховувати не лише абсолютні величини показників кожної країни, але й ступені їх близькості (віддаленості) від еталонного показника.

РОЗДІЛ 2
АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

2.1. Порівняльний аналіз розвитку авіатранспортної галузі України та країн-лідерів в умовах глобалізації

В умовах глобалізації галузі країн світу стають більш інтегрованими та взаємопов’язаними, створюючи світову економіку, тож галузь авіаційного транспорту не виняток. Водночас даний сектор економіки є одним із швидкозростаючих та пріоритетних напрямів розвитку будь-якої країни, зокрема України. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) галузь авіаційного транспорту створює близько 87,7 млн робочих місць по всьому світу, надаючи можливість працевлаштування безпосередньо в авіакомпаніях та операторі аеропортів, а також у обслуговуючій інфраструктурі. Повітряні перевезення також відіграють важливу роль для туризму, сприяючи економічному зростанню, особливо в країнах, що розвиваються [40].

Розвиток галузі авіаційного транспорту України, як складової економіки є однією з основних точок росту для подальшого економічного зростання відповідно до презентації точок росту національної економіки України Міністерства економіки України. Для визначення можливостей та шляхів розвитку повітряного транспорту України та країн-лідерів визначимо світові тенденції та становище галузі.

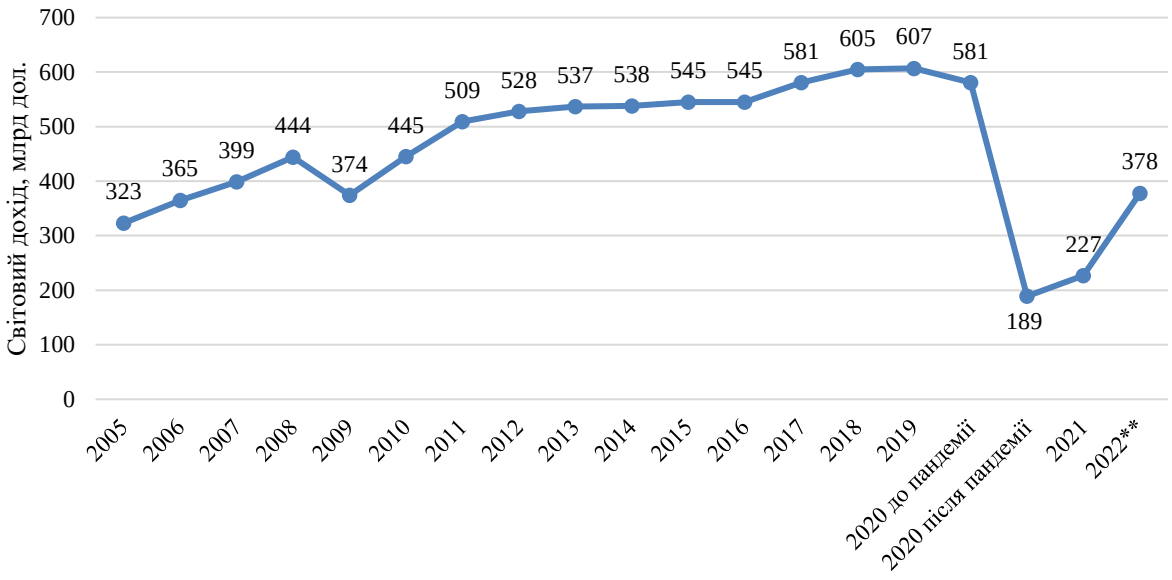


Рис. 2.1. Загальносвітовий дохід від пасажирських авіаперевезень за період 2005-2021 року

**) Складено автором на основі [41]*

За обсягами сукупного загальносвітового доходу від пасажирських перевезень авіаційним транспортом, починаючи з 2005 року відбувалося постійне зростання доходів з 323 млрд дол. до 607 млрд дол. у 2019 році (рис. 2.1), що свідчило про можливості зростання та збільшення ролі авіаційних перевезень на ринку транспортних послуг по всьому світу. Водночас, у періоди глобальних криз економіки у 2008 та 2019 роках спостерігається падіння загальносвітових доходів від діяльності галузі авіаційного транспорту. В умовах глобалізації ринків кризові події мають значний вплив на розвиток авіаційного транспорту в будь-якій країні світу. Через пандемію COVID-19 у 2020 році втрата прибутків авіакомпаній оцінювалася приблизно в 370 мільярдів доларів. За відсутності державної допомоги групи авіакомпаній не можуть витримати шок від рецесії, подібний до масштабів і тривалості COVID-19. Тому авіакомпанії звернулися з проханням про великий урядовий пакет фінансової допомоги, щоб пережити кризу коронавірусу. Станом на вересень 2021 року уряди по всьому світу вже виділили понад 243 мільярди доларів США авіакомпаніям через COVID-19.

Доцільним є аналіз розвитку галузі у структурі регіонів світу за галузевими показниками (кількість виконаних рейсів, кількість перевезених пасажирів), які наведені в Додатку Б.

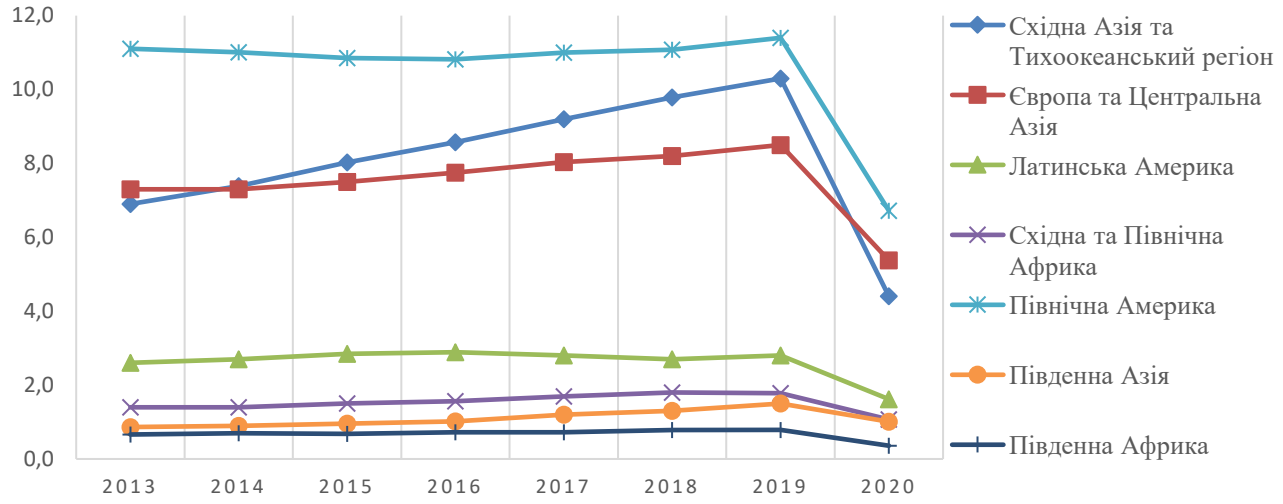


Рис. 2.2. Кількість виконаних рейсів повітряним транспортом за регіонами світу за 2013-2020 роки

**) Сформовано та розраховано автором на основі [42]*

Згідно аналізу кількості виконаних рейсів повітряним транспортом за регіонами світу за період 2013-2020 років (рис. 2.2), лідируючими регіонами за абсолютним значенням показника визначено Північну Америку, яка займає частку в середньому 33% щорічно від загальносвітового обсягу, Східну Азію спільно з Тихоокеанським регіоном, який в середньому займає частку 24% від загального обсягу, Європу разом з Центральною Азією – 23%. Оскільки регіон Європи відноситься до лідерів за часткою світового ринку, тому можна зробити висновок про стрімкий розвиток цих частин світу у галузі авіаційного транспорту, до яких відноситься і Україна також. Водночас, серед регіонів-лідерів внаслідок пандемії у 2020 році за темпом приросту Європа постраждала найменше, оскільки показник кількості здійснених рейсів скоротився лише на 36%, у той час як відповідний показник для регіонів Східної Азії та Північної Америки зменшився на 57% та 41% відповідно.

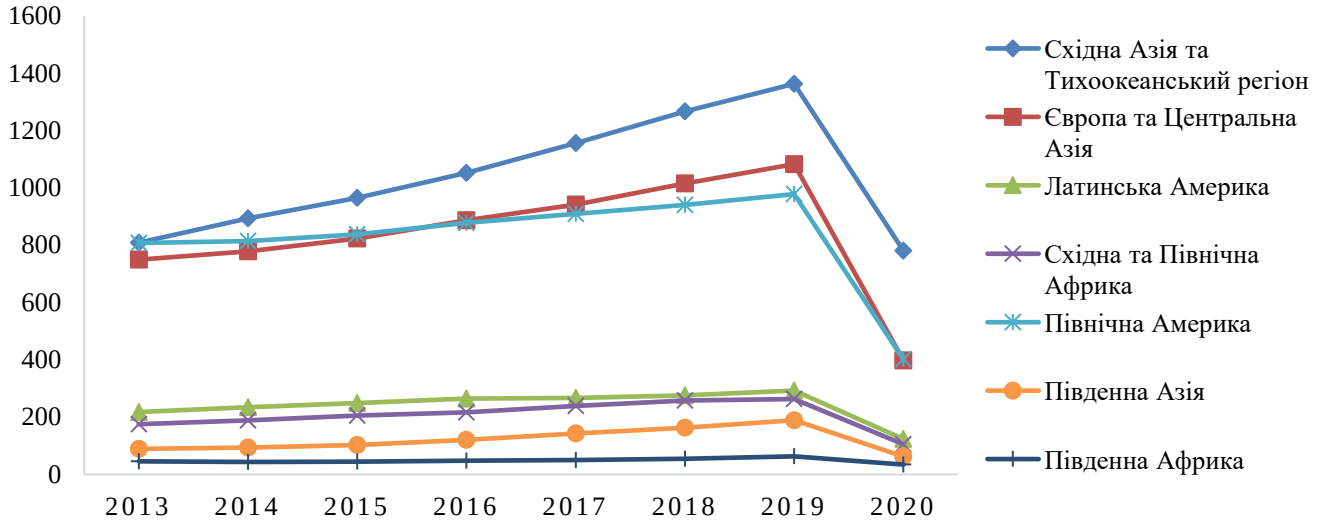


Рис. 2.3. Кількість перевезених пасажирів за регіонами світу за 2013–2020 роки

**) Сформовано та розраховано автором на основі [42]*

За географічною структурою кількості перевезених пасажирів авіаційним транспортом (рис. 2.3) за період з 2013 по 2020 роки найбільшу частку у перевезеннях займають регіони Східної Азії та Тихоокенський регіон (31%), Європи та Центральної Азії (26%) та Північна Америка (25%). Також за досліджуваний період. Ці регіони також належать до швидкозростаючих за середнім абсолютним приростом показника (Додаток Б).

Регіони Східної Азії та Тихоокенський регіон, Європа та Центральна Азія, Північна Америка, які займають лідерські позиції за досліджуваними показниками належать також до регіонів з високим економічним розвитком та мають високий ступінь інтеграції до світового ринку. Розвиток авіатранспортної системи у країнах вищезазначених регіонів зумовлений великою концентрацією виробництва, тривалим історичним періодом становлення галузі. Оскільки сучасний стан авіатранспортного ринку сильно залежить від розвитку суміжних галузей, таких як літакобудування, приладобудування, основні центри розміщення виробництва яких знаходяться у зазначених регіонах. До основних чинників розвитку авіаційного транспорту в регіонах можна віднести кількість населення та його платоспроможність, рівень ВВП країн у регіонах та його темпи зростання, структуру інвестицій в державах та виокремлення галузей пріоритетного розвитку.

В умовах глобалізації до цього переліку необхідно також віднести такі чинники, як причетність та високий рівень впливу у складі міжнародних організацій та об’єднань, які визначають тенденції розвитку та норми регулювання діяльності підприємств галузі авіаційного транспорту.

Значний обсяг даних при аналізі привів до обмеження кількості країн для подальшого дослідження за критерієм лідерства у галузі авіаційного транспорту у світі. Як було зазначено вище у п.1.2, компанії та країни-лідери галузі авіаційного транспорту мають вирішальну роль на ринку надання послуг в умовах глобалізації, оскільки визначають діяльність провідних міжнародних організацій, мають вирішальний вплив на формування загальних умов функціонування галузі авіатранспорту та обслуговуючої інфраструктури. До того ж такі компанії та країни займають більш конкурентні позиції, тому є доцільним проаналізувати їх досвід. За статистичними даними показників кількості здійснених рейсів, обсягів перевезених пасажирів та вантажопотоку країнами-лідерами визначено – США, Китай, Великобританія, Німеччина, Японія, Ірландія, Туреччина та Об'єднані Арабські Емірати (Додаток В). У той же час Туреччину можна віднести до категорії peer-group країн відносно України за рівнем розвитку повітряного транспорту, починаючи з 1991 року, тому дослідження досвіду Туреччини у розрізі підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіаційного транспорту в умовах глобалізації вважається актуальним.

Таблиця 2.1

Темпи приросту кількості виконаних рейсів авіакомпаніями країн-лідерів та України за 2013-2019 рік, %

Країна	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
США	-1,20	-1,94	-0,60	1,49	-0,02	2,50	2,21
Китай	10,57	9,22	7,72	9,29	10,30	7,64	5,79
Великобританія	0,18	1,10	3,75	6,90	0,20	5,10	-14,60
Німеччина	-3,12	-0,92	2,26	-0,48	-0,72	-3,47	-2,82
Японія	4,67	1,32	3,06	2,96	5,20	-3,47	1,88
Ірландія	-1,14	2,67	9,04	16,47	5,62	5,95	3,37
Туреччина	19,34	10,54	12,41	5,33	-0,19	4,13	-4,01
Об’єднані Арабські Емірати	4,91	7,69	24,25	6,01	-1,04	-0,69	-6,64
Україна	-20,31	-18,04	-4,67	20,95	14,57	5,37	-6,89

**) Розраховано автором на основі [42]*

За розрахованими темпами приросту показника виконаних рейсів авіакомпаніями країн-лідерів та України за 2013-2019 роки у докризовий період встановлено, що найбільший відсотковий приріст спостерігається в Україні (у 2016 році – 20,95%), Китаї (у 2017 році – 10,30%), Ірландії (у 2016 році – 16,47%) та Туреччині (у період 2013-2015 років). У той же час, темпи приросту показника для Німеччини та США в основному мають від'ємне значення за 2013-2019 роки, це спричинено тим, що галузь авіаційного транспорту у зазначених країнах досягла пікового розвитку та разом з тим авіакомпанії інших країн зміцнюють власні конкурентні переваги та покращують свої позиції на світовому ринку. Загалом стабільної позитивної тенденції протягом досліджуваного періоду 2013-2019 років не спостерігається. Водночас у 2019 році у 5 країнах з досліджуваних 9 наявний від'ємний приріст, що імовірно пов'язано з початком кризового періоду, спричиненого Covid-19.

Таблиця 2.2

Темпи приросту кількості перевезених пасажирів авіакомпаніями країн-лідерів та України за 2013-2019 рік, %

Країна	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
США	0,88	2,63	4,66	3,23	3,08	4,66	4,24
Китай	10,78	10,79	11,59	11,87	12,97	10,92	7,88
Великобританія	2,76	5,31	5,29	9,33	5,13	9,41	-13,90
Німеччина	2,91	3,02	4,33	-0,43	-2,19	-3,82	-0,15
Японія	8,76	2,76	3,24	3,14	5,26	2,01	3,04
Ірландія	0,83	5,40	17,75	15,64	14,83	8,87	1,53
Туреччина	17,46	13,65	14,22	3,89	7,52	7,11	-3,95
Об'єднані Арабські Емірати	13,68	10,94	11,55	8,80	3,86	0,47	-3,09
Україна	-10,45	-13,70	2,60	24,59	18,03	15,61	-3,19

**) Розраховано автором на основі [42]*

Відповідно до розрахованих темпів приросту показника кількості перевезених пасажирів авіакомпаніями країн-лідерів та України за 2013-2019 рік, Великобританія, Китай та Ірландія мають постійну тенденцію до зростання приросту кількості перевезених пасажирів за 2013-2019 роки, що спричинено стрімким розвитком лоу-кост авіакомпаній на ринку авіаперевезень («Ryanair» – Ірландія), зростанням ролі Китаю у світовій економіці. Постійно зростаюча кількість перевезених пасажирів та водночас майже незмінна кількість здійснених

рейсів авіакомпаніями у перерахованих країнах дозволяють збільшити показники пасажирської завантаженості та відповідно зростає ефективність діяльності авіакомпаній від збільшення доходів при незмінній кількості наданих послуг, що зумовлює в свою чергу підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі. Крім того, в Україні за 2015-2018 роки спостерігаються найвищі темпи приросту кількості перевезених пасажирів серед усіх досліджуваних країн та зростають з 2,60% до 15,61%. Від'ємні показники приросту для України у 2013-2014 роках пов'язано із початком проведення антитерористичної операції на Сході України та погіршенням іміджу безпечності серед населення щодо користування послугами авіакомпаній .

Таблиця 2.3

Темпи приросту вантажопотоку країн-лідерів та України за 2013-2019 рік, %

Країна	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
США	-5,11	3,00	-0,94	2,09	7,59	3,35	-1,13
Китай	3,11	11,02	11,13	7,57	9,48	8,29	0,55
Об'єднані Арабські Емірати	17,04	10,26	2,80	1,10	2,96	-3,93	-7,52
Німеччина	1,36	-2,07	-2,75	-0,63	13,81	0,86	-2,59
Японія	9,51	12,26	0,00	8,07	14,14	-11,83	-5,32
Великобританія	-3,39	-0,94	-9,23	1,65	7,31	4,78	-5,60
Туреччина	18,74	14,56	9,58	21,22	37,39	23,94	14,56
Ірландія	-3,90	6,68	9,83	-14,72	30,63	9,26	3,44
Україна	-81,00	53,47	70,59	7,43	32,84	39,96	0,40

**) Розраховано автором на основі [42]*

За темпами приросту показника вантажопотоку країн-лідерів та України за 2013-2019 роках загалом спостерігаються позитивні тенденції до зростання обсягів перевезень вантажів. Серед країн-лідерів за темпом приросту вантажопотоку у Китаю та Туреччини спостерігаються найвищі значення приросту. Посилення ролі Китаю на глобальному ринку пов'язане з розвитком виробництва та переміщенням виробничих центрів до цієї країни, тому стабільне зростання обсягів вантажних перевезень є тісно пов'язане з цим. В Україні спостерігаються найвищі темпи приросту показника вантажопотоку у 2014 (53,47%), 2015 (70,59%), 2017 (32,84%) та 2018 (39,96%) роках. Розвиток вантажних перевезень в Україні пов'язаний із державною політикою країни щодо розширення сфери застосування авіаційного

транспорту, надання послуг щодо транспортування вантажів на глобальному ринку шляхом використання найбільшого вантажного літака «Мрія» та необхідністю швидкої доставки вантажів у рамках гуманітарних та миротворчих програм. Ринкова частка авіаційного транспорту України на ринку вантажних перевезень у загальному обсязі вантажних перевезень складає 0,02% станом на 2020 рік, водночас частка перевезень повітряним транспортом у сфері пасажирських перевезень становить 28,8%. Низька частка авіаційного транспорту у структурі вантажообігу України пояснюється вищою вартістю таких перевезень порівняно з іншими видами транспорту, тому цю галузь можна вважати переважно для пасажирського спрямування, оскільки висока собівартість застосування літаків у господарській діяльності зумовлює епізодичний характер користування.

У ході аналізу доходів авіакомпаній визначено, що найбільші обсяги доходів від надання послуг перевезень повітряним транспортом отримують авіакомпанії таких країн, як США, Німеччина, Франція, Китай та Японія (табл. 2.4), які також займають лідерську позиції за вищенаведеними галузевими показниками на рівні країни.

Таблиця 2.4

Перелік авіакомпаній-лідерів світу щодо надання послуг перевезення авіаційним транспортом

Назва авіакомпанії	Країна базування	Дохід, млрд дол.	Кількість країн обслуговування	Щорічна кількість пасажирів, млн ос.
Delta Air Lines	Атланта, США	44,9	60	205
American Airlines	Техас, США	44,5	56	215
Lufthansa	Кельн, Німеччина	42,3	81	145
United Airlines	Чикаго, США	41,9	48	160
Air France-KLM	Трамбле-Ан-Франс, Франція	31,3	93	135
International Consolidated Airlines Group	Мадрид, Іспанія	28,8	75	118
Southwest Airlines	Даллас, США	22	10	163
China Southern Airlines	Гуанчжоу, Китай	21,7	35	152
All Nippon Airways	Токіо, Японія	18,6	29	55
China Eastern Airlines	Шанхай, Китай	17,3	41	121

**) Сформовано автором на основі [43]*

У той же час, аналізовані країни та авіакомпанії лідери галузі повітряного транспорту розташовані у найбільш швидкозростаючих регіонах за щорічним абсолютним приростом галузевих показників (Додаток Б). Тобто можна стверджувати, що в умовах глобалізації та посилення взаємозалежності країн посилюється економічна диференціація країн за рівнем розвитку галузі авіаційного транспорту, оскільки більша частина загальносвітового доходу в процесі перерозподілу залишається у них. Така тенденція має зростаючий характер, тож перевагами користуються ті країни, що мають більш конкурентну структуру.

2.2. Аналіз впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі України

Рівень міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації коливається в залежності від світових тенденцій та глобальних подій, що виникають у глобальному конкурентному середовищі. За останнє десятиліття таким фактором вважається пандемія COVID-19, яка спричинила значний вплив та обмеження діяльності у будь-якій галузі економіки. В умовах відкритості економічних ринків країн, розмитості кордонів та високого рівня взаємозалежності окремих галузей та національних економік в цілому такі глобальні події мають високу швидкість розповсюдження та стосуються будь-якої країни світу. Тому у ході аналізу впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі, зокрема в Україні, доцільним є аналіз впливу пандемії на подальший розвиток галузі.

Після початку пандемії COVID-19, разом із введенням карантинних обмежень у всіх країнах світу, відбулися значні зміни щодо умов діяльності авіатранспортної галузі України та світу. Завдяки майже повній зупинці ділових, туристичних, внутрішніх та міжнародних подорожей, галузь зазнала значних втрат у 2019-2020 роках. За даними Глобальної асоціації ділових подорожей, через COVID-19 майже три чверті компаній у всьому світі скасували або призупинили внутрішні поїздки, а 93 % скасували або призупинили міжнародні поїздки.

Корпоративні бронювання впали на 85 % у 2020 році і залишилися на цьому рівні в 2021 році, згідно з даними Airlines Reporting Corp.

Для того щоб оцінити наслідки впливу пандемії на функціонування підприємств повітряного транспорту, необхідно порівняти вплив останніх найбільш значущих глобальних подій (теракт «11 вересня», світова економічна криза 2008-2009 років) з пандемією за рівнем завантаженості місць, який характеризує ефективність діяльності авіатранспортних підприємств у конкурентному середовищі (рис. 2.4).

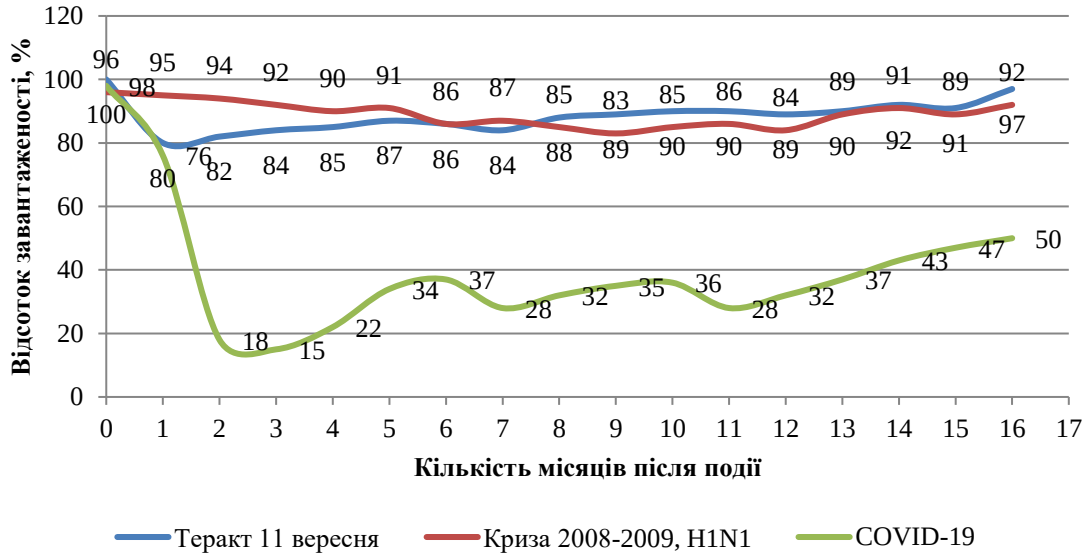


Рис. 2.4. Динаміка зміни рівня завантаженості галузі авіатранспорту у світі порівняно з докризовим періодом за відсотком завантаженості місць

*)*Сформовано та розраховано автором на основі [44]*

Згідно динаміки зміни рівня завантаженості місць галузі авіаційного транспорту порівняно з докризовими періодами, пандемія завдала найбільших збитків галузі порівняно з світовою економічною кризою 2008-2009 років та «9/11» та завантаженість місць становила 15% у 3-4 місяці після початку пандемії. Таким чином, навіть після 17 місяців від початку пандемії рівень завантаженості місць не відновився до передкризового рівня та складає лише 47-50%. Під час дослідження впливу минулих криз (рис.2.4), таких як 9/11 і світова фінансова криза 2008-2009 років, лоукост-авіакомпанії мали перевагу через їх нижчі експлуатаційні витрати. Якщо в минулому недорогі перевізники мали лише переваги в

операційних витратах під час криз, то тепер вони також мають перевагу у доході, оскільки їхній основний ринок – клієнти для відпочинку – одужав швидше, ніж ринок ділових подорожей. Скасування чи обмеження міжнародних поїздок дуже сильно вдарили по авіаційній промисловості деяких регіонів, особливо тих, де 60% подорожей припадає на внутрішні країни. У Європі, на Близькому Сході та в Африці лише 10 % авіаперевезень є внутрішніми.

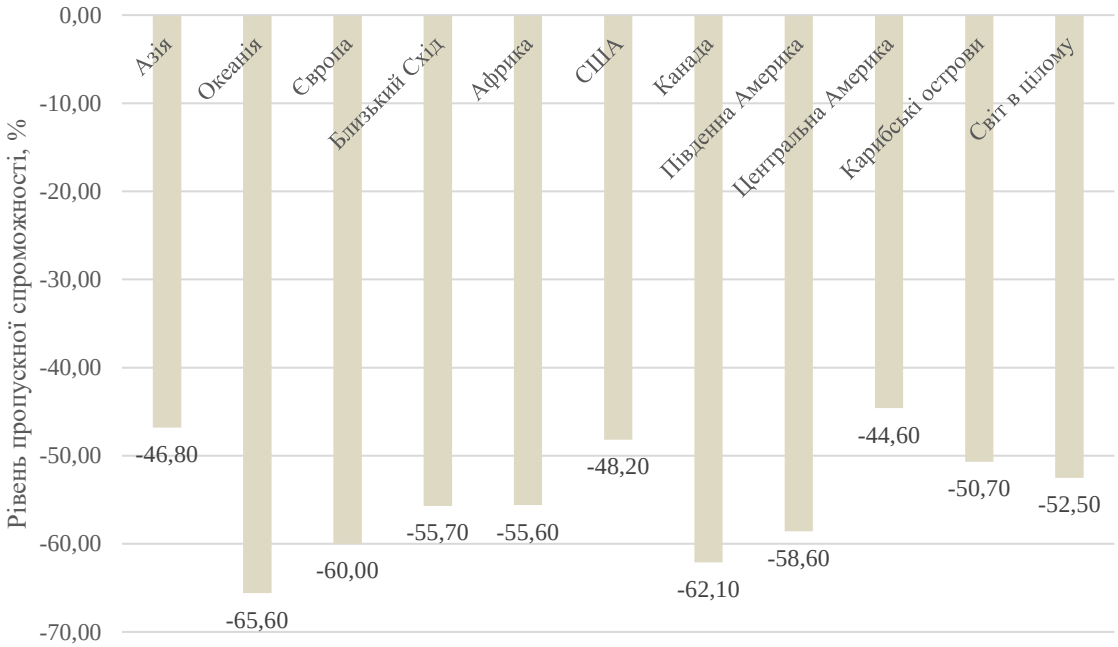


Рис. 2.5. Динаміка зміни пропускної спроможності (внутрішні та міжнародні рейси) за регіонами у 2020 році порівняно з 2019

**)Сформовано та розраховано автором на основі [40; 42]*

У ході аналізу зміни показника пропускної спроможності авіатранспорту на внутрішніх та міжнародних рейсах за регіонами світу у 2020 році порівняно з 2019 (рис. 2.5), найменше постраждали регіони Карибських островів (-44,60%) та Азія (-46,80%). Найбільше постраждала авіатранспортна галузь від карантинних обмежень у Європі (-60%), Канаді (-62,10) та Тихоокеанський регіон (-65,60%). Така ситуація пов’язана з тим, що в азійських країнах епідемію було стримано швидше та карантинні обмеження скасували раніше порівняно з іншими країнами. Європа та Канада впродовж 2020-2021 років не змогли вийти з кризового періоду та карантинні обмеження тільки посилюються.

Хоча протягом наступних кількох років усі типи перевізників будуть стикатися зі зменшенням маржі, тиск буде найбільшим на перевізників із повним обслуговуванням та міжнародних перевізників. Оскільки глобальний ринок не в змозі швидко компенсувати втрачене зростання, ці мережеві авіакомпанії будуть все більше змушені змінювати свої стратегії на стратегії перевізників вартості, звертаючись до більш чутливих до ціни клієнтів. Щоб скоротити накладні витрати та підвищити ефективність, авіакомпаніям доведеться коригувати розклади, зменшити збиткові маршрути та зменшити загальний розмір мереж.

Розглянемо динаміку зміни показників діяльності комерційних авіаліній у структурі регіонів за 2016-2020 роки (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Динаміка зміни показників діяльності комерційних авіаліній за 2016-2020 роки

Регіони	Пасажирський трафік (RPK), % зміни							Завантаженість пасажирських місць (ASK), % зміни						
	Зміна до попереднього року, %					Зміна до 2019 року, %		Зміна до попереднього року, %					Зміна до 2019 року, %	
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021 [1]**	**2022 [2]**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021 [1]**	**2022 [2]**
Світ	7,5	8,1	7,3	4,1	-65,9	-59,7	-39,2	7,4	6,6	6,8	3,4	56,7	-50,4	-33,1
За регіонами														
Північна Америка	4,3	4,0	5,3	4,0	-65,2	-40,0	-18,8	4,7	3,9	4,9	2,9	50,2	-31,2	-15,0
Європа	5,3	9,1	7,5	4,2	-69,8	-64,3	-40,8	5,3	6,9	6,5	3,5	62,4	-54,6	-33,6
Азія та Тихоокеанський регіон	11,1	10,8	9,3	4,7	-62,0	-65,8	-47,3	10,1	9,0	8,7	4,4	54,1	-56,9	-40,1
Близький Схід	11,4	6,8	5,0	2,3	-72,1	-74,5	-54,7	13,2	6,2	5,8	0,1	63,2	-58,7	-44,4
Латинська Америка	4,5	7,3	7,4	4,2	-62,1	-51,8	-29,3	3,3	5,4	7,8	3,0	58,3	-46,9	-27,9
Африка	7,3	5,5	6,1	4,7	-69,3	-66,6	-57,7	6,9	2,2	4,3	4,5	62,3	-57,2	-54,6

[1]- за 9 місяців 2021 року

[2]- прогнозний показник на 2022 рік

**)Сформовано та розраховано автором на основі [40]*

Згідно статистичних даних, можна побачити що у 2020 році рівень пасажирського трафіку та завантаженості пасажирських місць впали на 65,9 % та 56,7% відповідно, що свідчить прозначний вплив пандемії на розвиток авіатранспортної галузі. Негативна тенденція також зберігається у 2021 році та за прогнозними показниками у 2022 році.

Щодо оцінювання впливу COVID-19 на світові доходи від пасажирів у авіаперевезеннях, то за останні десятиліття в авіаційній галузі спостерігалася

тенденція до зростання до 2019 року. У період з 2009 по 2019 рік дохід від авіапасажирів у світовій галузі авіаційного транспорту зріс з приблизно 374 мільярдів доларів США до приблизно 607 мільярдів доларів США у 2019 році. Тим не менш, пандемія та карантинні обмеження змінили тенденцію зростання. Через пандемію COVID-19 у 2020 році втрата доходів авіакомпаній від пасажирів оцінювалася приблизно в 370 мільярдів доларів США. За відсутності державної допомоги групи авіакомпаній не можуть витримати шок від рецесії, подібний до масштабів і тривалості COVID-19. Тому авіакомпанії звернулися з проханням про великий урядовий пакет фінансової допомоги, щоб пережити кризу коронавірусу. Станом на вересень 2021 року уряди по всьому світу вже виділили понад 243 мільярди доларів США авіакомпаніям через COVID-19, оскільки як уже зазначалося вище, однією із функцій держави в процесі глобалізації галузей та ринків у контексті необхідності підвищення міжнародної конкурентоспроможності є забезпечення економічної безпеки з метою протидії негативним виявам глобалізації. Статистичні дані та аналіз доходів, витрат та прибутків авіакомпаній світу загалом за 2016-2020 роки з прогнозними даними на 2021-2022 роки наведено у Додатку Г.

Українська авіація загалом повторює долю світової: від початку 2020 року вона зазнала падіння на 65%, разом із усіма суміжними галузями. За даними Державної авіаційної служби України, українська авіація за першу декаду коронакризи втратила до 90% трафіку. Коли повітряний рух частково відновився, то пасажиропотік все одно був на 65% менший, ніж в аналогічний період минулого року [45]. Тенденція зміни вантажних перевезень авіатранспортом більш позитивна – їхнє падіння було приблизно на 20%, і вантажний трафік частково компенсував втрату пасажирського (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Динаміка виробничих показників діяльності авіаційних підприємств України у 2020 році порівняно з 2019

Показники	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2019	2020	% 2020/ 2019	2019	2020	% 2020/ 2019
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	13705,7	4797,5	35,0	12547,1	4287,7	34,2
в т.ч. на регулярних лініях	тис. чол.	8267,8	1788,1	21,6	7122,6	1284,6	18,0
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	30,2	10,1	33,5	29,7	9,8	33,0
в т.ч. на регулярних лініях	млрд.пас.км	17,5	3,1	17,7	17,0	2,9	17,1
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	92,6	88,3	95,4	92,0	88,0	95,7
в т.ч. на регулярних лініях	тис. тонн	19,6	5,7	29,1	19,4	5,6	28,9
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	295,6	316,2	107,0	295,2	316,1	107,1
в т.ч. на регулярних рейсах	млн. ткм	93,0	18,4	19,8	92,9	18,4	19,8
Виконано комерційних рейсів	тисяч	103,3	45,3	43,9	86,7	35,3	40,7
в т.ч. регулярних	тисяч	66,6	20,4	30,6	51,7	11,8	22,8
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	201,2	94,0	46,7	162,7	69,0	42,4
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.од	153,6	58,6	38,2	124,9	41,7	33,4
Пасажиропотоки	тис.чол.	24334,5	8664,5	35,6	21994,1	7628,9	34,7
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.чол.	18833,0	5643,5	30,0	16530,2	4627,2	28,0
Поштовантажопотоки	тис.тонн	60,2	52,2	86,7	58,4	51,5	88,2
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.тонн	54,1	40,8	75,4	53,0	40,4	76,2

**)Складено автором на основі [45]*

Поширення пандемії, спричиненої вірусом COVID-19 в Україні та світі спричинило зниження попиту на послуги авіаперевізників та зменшення рівня завантаженості рейсів на початку 2020 року, внаслідок чого авіакомпанії України були змушені зменшити частоту чи відмінити більшість міжнародних рейсів. Крім цього тимчасові обмеження на перетин кордону України для іноземних громадян вводились повторно (з 28 серпня до 28 вересня), що разом із продовженням дії обмежень на в'їзд українських громадян до низки країн світу значною мірою стримувало попит на ринку авіаперевезень. Таким чином найбільше постраждала сфера міжнародних авіаперевезень, яка за кількістю перевезених пасажирів вапла на 82%.

Окрім глобальних викликів конкурентного середовища, таких як пандемія, існують інші фактори впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіаційного транспорту. Оскільки на міжнародну конкурентоспроможність підприємств в умовах глобалізаційних процесів

впливають такі фактори, як рівень відкритості економіки, інтегрованості країни до міжнародних об'єднань та організацій, рівень розвитку інформаційно-комунікаційних технологій. Відтак, для визначення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України та авіакомпаній в умовах глобалізації доцільно проаналізувати основні показники галузі та визначити фактори впливу. Для аналізу було використано показники кількості перевезених пасажирів, вантажів, динаміку експорту та імпорту транспортних авіаційних послуг та інші за 2012 – 2021 роки (Додаток Д).

Рівень відкритості економіки проаналізовано за складовими Індексу економічної свободи, а саме за групою показників відкритості ринку – свобода торгівлі, свобода інвестицій та фінансова свобода, а також додатково наведено статистику обсягів експорту та імпорту авіатранспортних послуг. Згідно аналізу показників відкритості економіки України, за рівнем свободи торгівлі та інвестицій за 2012-2019 роки спостерігається тенденція до зростання, що свідчить про зростання рівня інтегрованості економіки України до глобального конкурентного середовища, водночас рівень фінансової свободи за 2012-2021 залишається майже незмінним. За показниками експорту та імпорту послуг авіаційного транспорту у 2014-2015 роках відбулося падіння показників на 20% та 35% відповідно, що пов'язано із початком військових подій на Сході України. У період з 2015 до 2019 року обсяги експорту послуг повітряного транспорту України постійно збільшуються, так у 2019 році обсяги експорту становлять 1,4 млрд дол., що на 64% більше у порівнянні з 2015 роком, та на 6% більше за 2013 рік. Водночас обсяги імпорту послуг авіаційного транспорту України за 2015-2019 роки зберігаються майже на одному рівні та у 2019 році порівняно з 2018 роком спостерігалося зниження імпорту транспортних послуг на 4%, що сприяє поширенню українських авіаційних послуг на світовому ринку.

На основі цього було визначено наступні фактори впливу глобалізації на авіатранспортну галузь, які призвели до зростання обсягів авіаперевезень України:

– зростання кількості іноземних туристів за 2015-2019 роки з 17,07 тис. чол. до 86,84 тис. чол. та як наслідок зростання попиту на послуги авіаційного транспорту.

Це відбувається завдяки політиці держави щодо спрощення вимог до перетину кордону та встановлення міжнародних зв'язків, підписанню договорів щодо безвізового перетину кордону;

– збільшення загального середньомісячного розміру доходів населення з 4 144,5 тис. грн. до 12 025,7 тис. грн. за 2012-2021 роки, майже в 3 рази, що також сприяє підвищенню попиту на користування послугами авіаційного транспорту;

– зростання рівня відкритості економіки та індексу розвитку інформаційно-комунікаційних технологій.

Аналіз статистичних даних за перше півріччя 2021 року дає змогу говорити про поліпшення ситуації на українському ринку авіаперевезень, який поступово відновлює втрачені позиції від впливу пандемії. Високі темпи зростання обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній 2021 року зумовлені як низькою базою для порівняння минулого року (спад у І півріччі 2020 року сягнув 67 відсотків), так і зростанням попиту на послуги повітряного транспорту в літній сезон, по мірі поліпшення епідеміологічної ситуації, зняття або пом'якшення багатьма країнами наявних обмежень для польотів, а також завдяки успіху процесу вакцинації та запровадженню COVID-сертифікатів.

Далі розглянемо показники діяльності авіаційної галузі, які показують ціни на авіапаливо, кількість літаків та їх відсоток завантаженості (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Показники діяльності авіаційної галузі України

Показники діяльності	Роки							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ціни на авіаційне паливо, дол./галон	3,03	2,32	1,84	1,45	1,69	2,15	2,00	1,43
Літаки і вертольоти, од.	395	269	222	196	208	200	205	201
Завантаженість літаків пасажирами, %	65	71	74	77	81	76	82	32

**) Сформовано на основі [40; 45; 48]*

До факторів глобалізації, які мають негативний вплив та спричиняють стримування розвитку галузі авіаційного транспорту України та відповідно знижують міжнародну конкурентоспроможність підприємств, можна віднести:

– скасування рейсів у Росію з 2014 року, у деякі країни Близького Сходу, зокрема в Іран після авіакатастрофи 2020 року, зменшення авіасполучення з Білоруссю;

– висока мінливість цін на авіаційне паливо та залежністю України від поставок палива із-за кордону. Витрати на паливо зазвичай становлять близько 20-30% загальних витрат авіакомпаній, тому будь-які коливання ціни відповідно вплинуть на фінансовий стан авіакомпаній. Це яскраво демонструє зниження чистого прибутку авіакомпаній у світі в 2019 році, що збігається зі згаданим вище зростанням цін на нафту;

– поширення пандемії Covid-19 у 2020 році та припинення діяльності авіакомпаній на кілька місяців, скасування зовнішніх та внутрішніх перевезень;

– введення урядом України та країн світу карантинних обмежень, які впливають на рівень завантаженості пасажирських місць та необхідність оформлення додаткових документів для поїздок.

Під впливом пандемії та карантинних обмежень середовище функціонування авіатранспортної галузі України та світової економіки в цілому значно змінилося, що потребує удосконалення підходу до визначення факторів впливу на галузь та оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності України та країн світу. У зв’язку з цим актуальним є формування додаткового переліку показників та факторів впливу, зокрема: рівень мобільності населення, рівень суворості карантинних заходів та вакцинування населення, які дозволять оцінити рівень міжнародної конкурентоспроможності України під впливом пандемії COVID-19. Відтак проаналізуємо значення загального індексу конкурентоспроможності країн, індексу рівня економічного зростання та якості повітряного транспорту з урахуванням рівня вакцинування населення обраних країн та рівня суворості карантинних заходів за 2020 рік для оцінки рівня міжнародної конкурентоспроможності галузі авіаційного транспорту та можливостей щодо подальшого розвитку (табл.2.8).

Таблиця 2.8

Порівнянння індексів загальної конкурентоспроможності та галузевої з урахуванням рівня просування пандемії в країнах за 2020-2021 роки

Показники	Україна	Ірландія	Німеччина	США	Туреччина	Китай
Індекс глобальної конкурентоспроможності (141 країна) за 2020 рік	4,1 (76 місце)	5,0 (25 місце)	5,5 (5 місце)	5,5 (3 місце)	4,5 (45 місце)	4,9 (28 місце)
Рівень економічного зростання за 2020 рік	-4,02 %	5,9%	-4,6%	-3,5%	1,76 %	2,3%
Індекс якості повітряного транспорту (141 країна) за 2020 рік	4,00 (103 місце)	5,6 (23 місце)	5,9 (13 місце)	6,1 (9 місце)	5,40 (35 місце)	4,7 (58 місце)
Рівень вакцинування населення станом на 2021 рік	16% повністю, 5% частково	76,35% повністю, 1,29% частково	68,56% повністю, 2,9% частково	59,68% повністю, 11,36% частково	59% повністю, 8% частково	74,53% повністю, 10,3% частково
Рівень суворості карантинних заходів станом на 2021 рік	58,33%	44,44%	84,26%	50,46%	32,41%	59,72%

**)Сформовано автором на основі [40; 42; 50; 51; 52]*

За індексом глобальної конкурентоспроможності Україна займає найнижчу позицію – 76 місце зі 141 країни. За індексом рівня економічного зростання станом на 2020 рік Україна також займала одну з найнижчих позицій серед досліджуваних країн з від'ємним значенням -4,02% (88 місце із 176 країн). За індексом якості повітряного транспорту зберігається негативна тенденція для України (103 місце зі 141 країни), найвищі позиції займає США (9 місце зі 141 країни) та Німеччина (13 місце зі 141 країни) за 2020 рік. В той же час, середнє значення індексу рівня економічного зростання серед 176 країн становить -4,86 %, а середнє значення індексу якості повітряного транспорту серед 141 країн складає 4,55 бали. Низький рівень вакцинування населення та суворості карантинних заходів в Україні може негативно впливати на подальший розвиток галузі авіатранспорту та спричинити зниження рівня конкурентоспроможності галузі.

Важливим фактором розвитку авіаційного транспорту України та підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств України в умовах глобалізації та об'єднання ринків є державна політика та стратегія подальшої діяльності підприємств галузі на світовому ринку. Так, 12 жовтня 2021 року Україна підписала угоду з Європейським Союзом про спільний авіаційний простір, що значно спрощує доступ авіаперевізників України та ЄС до авіаційного простору обох

сторін. Тому українські авіаперевізники матимуть змогу виконувати рейси на території ЄС без попередніх домовленостей та підписання окремих договорів з кожною державою, так само як і авіакомпанії ЄС матимуть вільний доступ до українського ринку. Застосування європейських стандартів та збільшення ролі іноземних конкурентів на українському ринку призведе до зростання конкуренції на ринку авіаперевезень та посилення конкурентних переваг авіапідприємств України [53].

2.3. Оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації

Для оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації використаємо, описану у п.1.3 методику багатовимірного порівняльного аналізу. Для оцінювання визначимо авіакомпанію України, яка займає лідируючу позицію на ринку авіатранспортних послуг.

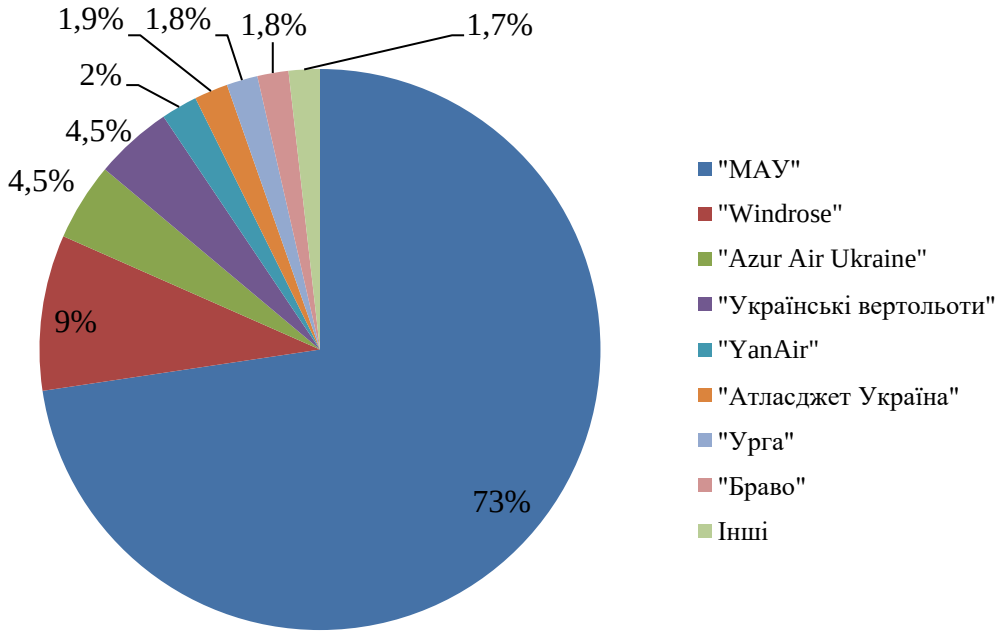


Рис. 2.5. Структура ринку авіакомпаній України

**) Побудовано та розраховано на основі [54]*

Найбільшу частку ринку у галузі повітряного транспорту України займає авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» («МАУ») – 73%. Найближчими конкурентами є «Windrose» та «Azur Air Ukraine», які займають 9% та 4,5% відповідно (рис. 2.5).

Згідно даних відображених на діаграмі (рис. 2.6) у загальній структурі експорту авіатранспортних послуг України лідируючу позицію посідає авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», та займає частку – 61%, що становить майже 45 млн. грн. Така позиція компанії пов'язана з відсутністю конкурентів на початку розвитку галузі в Україні, висока частка міжнародних перевезень у загальній структурі діяльності компанії, також авіакомпанія має представництва у 48 країнах світу.

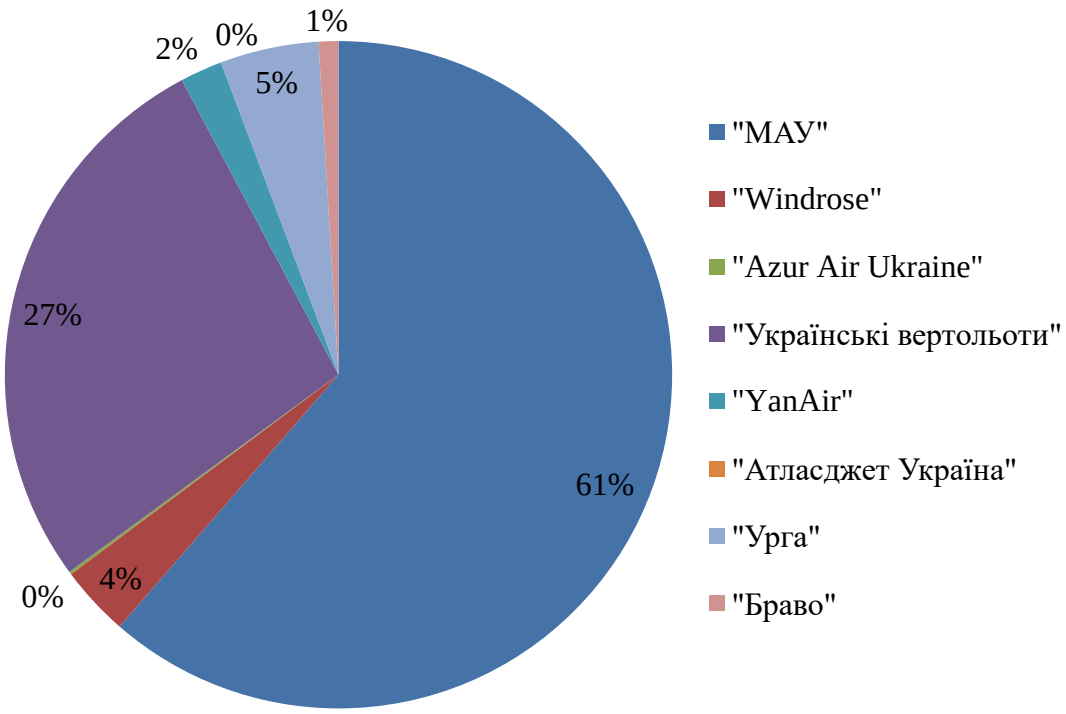


Рис. 2.6. Структура авіакомпаній України у експорті транспортних послуг за 2019 рік

**) Побудовано та розраховано на основі [54]*

З огляду на лідируючі позиції ринку авіаційних послуг буде доцільно оцінити та провести порівняльний аналіз рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній країн-лідерів – Туреччини («Turkish Airlines»), Німеччини

(«Lufthansa»), Ірландії («Ryanair») та України («Міжнародні авіалінії України»). Такий вибір країн та авіакомпаній зумовлений близькістю розташування відносно України, причетністю до одного географічного регіону та лідерськими позиціями країн та авіакомпаній на глобальному ринку, останніми тенденціями розвитку галузі щодо посилення ролі лоу-кост перевізників в умовах глобалізації. Для оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній було зібрано статистичні дані авіакомпаній та розраховано 4 групи показників, а саме показники ефективності виробничої діяльності, показники фінансового стану, показники ефективності системи збуту та просування підприємства та показники якості надання послуг, описані вище у п.1.3 (табл.2.9).

Таблиця 2.9

Показники ефективності виробничої діяльності

Авіакомпанії	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Кількість працюючих осіб								
Lufthansa	18 958	19 687	20 652	24 306	28 856	34 330	37 721	39 498
Ryanair	8 962	9 315	9 586	10 926	12 438	14 583	16 840	15 938
Turkish Airlines	18 882	19 902	22 030	24 124	24 075	33 620	29 491	31 670
МАУ	2 204	2 595	2 626	2 563	2 689	2 578	2 630	1 879
Продуктивність праці млн дол/робітника								
Lufthansa	1,72	1,61	1,55	1,30	1,23	1,04	0,93	0,11
Ryanair	0,55	0,56	0,59	0,60	0,53	0,49	0,46	0,58
Turkish Airlines	0,52	0,56	0,48	0,41	0,46	0,38	0,45	0,21
МАУ	0,34	0,50	0,23	0,27	0,31	0,39	0,40	0,15
Рентабельність послуг %								
Lufthansa	31,50	32,19	31,55	32,83	43,70	39,57	18,92	-15,38
Ryanair	16,21	19,29	21,74	33,81	25,91	28,36	13,25	8,81
Turkish Airlines	4,46	9,32	12,70	-0,89	2,55	7,43	7,21	-13,11
МАУ	0,36	-0,42	-4,31	2,43	-1,49	-9,97	6,84	-58,25
Рентабельність активів (ROA), %								
Lufthansa	5,14	5,17	5,23	5,12	6,54	5,66	6,99	-2,42
Ryanair	7,25	6,77	7,11	13,90	10,97	11,73	6,68	4,83
Turkish Airlines	3,00	6,15	6,53	-0,42	1,23	3,63	3,19	-3,27
МАУ	2,46	-1,86	-13,89	14,58	-18,33	-152,90	17,87	-30,32
Обсяги продажу млн дол								
Lufthansa	32 653,00	31 698,00	32 056,00	31 660,00	35 579,00	35 844,00	34 968,00	4 280,00
Ryanair	4 893,00	5 178,00	5 654,00	6 536,00	6 647,00	7 151,00	7 697,40	9 318,00
Turkish Airlines	9 826,00	11 070,00	10 522,00	9 792,00	10 958,00	12 855,00	13 229,00	6 734,00
МАУ	743,05	1 303,17	601,37	697,83	831,25	997,23	1 051,79	274,86
Рівень завантаженості місць%								
Lufthansa	80,08	79,75	80,40	79,10	80,90	81,40	82,40	62,00
Ryanair	76,00	78,00	83,00	86,00	78,00	89,00	65,00	95,00
Turkish Airlines	79,00	78,90	77,90	74,60	79,10	81,90	81,60	71,00
МАУ	75,40	68,20	73,60	72,10	74,30	75,00	75,80	56,70

**)Сформовано та розраховано автором на основі [55; 56; 57; 58]*

Відповідно до розрахованих показників ефективності виробничої діяльності за 2013-2020 роки, за кількістю працівників українська авіакомпанія має більш вигідні конкурентні позиції, оскільки витрати на оплату праці менші відносно інших авіакомпаній. Водночас за показником продуктивності праці «Міжнародні авіалінії України» знаходяться на одному рівні з європейськими авіакомпаніями. За більшістю показників групи ефективності виробничої діяльності лідирує авіакомпанія «Lufthansa», оскільки займає більшу частку ринку. Лише за показниками рентабельності активів та рівня завантаженості місць найкращі конкурентні позиції займає «Ryanair». Їх швидке зростання було пов'язане зі створенням ЄС і наступною дерегуляцією повітряного простору Європи – авіакомпанії отримали право літати між країнами Європейського союзу без необхідності отримувати спеціальні дозволи. Таким чином, після підписання 12 жовтня 2021 року угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС в українських авіаперевізників з’являється можливість отримати нові конкурентні переваги та розширити маршрутну мережу, підвищити рівень міжнародної конкурентоспроможності в умовах глобалізації.

Таблиця 2.10

Показники фінансового стану

Авіакомпанії	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Рентабельність власного капіталу (ROE)								
Lufthansa	20,51	21,13	20,37	21,90	27,33	28,26	25,14	-10,23
Ryanair	7,65	19,29	21,48	38,75	30,00	32,45	16,97	14,48
Turkish Airlines	3,00	21,39	22,08	-1,51	4,17	14,54	13,21	-12,95
МАУ	4,49	2,50	24,21	-14,97	5,81	106,04	-14,50	65,92
EBIT млн дол.								
Lufthansa	1 827,25	1 976,50	1 678,00	2 275,00	3 297,00	2 974,00	1 365,00	-653,00
Ryanair	1 424,00	1 782,00	1 391,50	1 056,00	1 792,00	1 772,00	1 011,00	693,00
Turkish Airlines	762,00	808,00	1 039,00	-167,00	2 201,68	2 478,26	2 268,11	1 362,18
МАУ	36,86	0,47	-17,07	15,03	2,20	-84,21	78,57	-159,98
EBITDA млн дол.								
Lufthansa	3 897,50	3 730,00	4 065,00	3 395,00	5 009,00	5 016,00	2 893,00	1 658,00
Ryanair	1 689,50	1 857,50	1 450,50	1 486,00	1 893,00	1 822,00	1 079,00	749,00
Turkish Airlines	1 849,00	2 085,00	2 580,00	1 628,00	3 016,00	3 349,00	3 107,00	1 866,00
МАУ	0,16	0,03	-0,17	0,23	0,09	-1,05	2,29	-1,13
Чистий прибуток млн дол.								
Lufthansa	1 698,00	1 737,00	1 698,00	1 776,00	2 340,00	2 163,00	2 036,00	-780,00
Ryanair	754,00	768,90	866,70	1 559,00	1 315,00	1 450,20	885,00	711,70
Turkish Airlines	357,00	845,00	1 069,00	-77,00	223,00	753,00	788,00	-836,00
МАУ	0,01	-0,02	-0,19	0,15	-0,11	-1,05	0,63	-2,40

**)Сформовано та розраховано автором*

За розрахованими показниками фінансового стану авіакомпаній за 2013-2020 роки (табл. 2.10) найбільшим коливанням піддається українська авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» та має нестабільне фінансове становище, яке перешкоджає посиленню конкурентних переваг на глобальному ринку. За показником рентабельності власного капіталу у компанії «Ryanair» спостерігається позитивна тенденція до зростання показника до 2019 року (з 7,65% до 32,45%). Високі значення даного показника характеризують ефективність використання власного капіталу. Показники EBIT та EBITDA дозволяють оцінити ефективність компаній в процесі оцінювання міжнародної конкурентоспроможності в умовах глобалізації, які використовують різні облікові політики та мають різне податкове навантаження залежно від країни функціонування. За зазначеними показниками найбільш ефективною є авіакомпанія «Lufthansa».

Таблиця 2.11

Показники ефективності системи збуту та просування підприємства

Авіакомпанії	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Рентабельність продаж, %								
Lufthansa	6,23	6,60	6,37	6,77	7,74	7,12	8,41	98,61
Ryanair	312,86	146,18	51,99	80,99	83,65	71,16	86,99	57,58
Turkish Airlines	19,58	42,21	50,86	-6,78	10,15	27,69	34,25	-234,83
МАУ	0,32	-3,54	-35,38	20,63	-17,92	-3 171,70	53,71	1 301,98
Рентабельність реклами, %								
Lufthansa	17,42	-1,94	36,98	-40,12	317,33	29,58	-90,78	-3 109,22
Ryanair	109,33	99,65	163,01	378,54	32,17	85,57	84,45	177,11
Turkish Airlines	193,52	110,48	-47,74	-62,34	103,46	147,05	26,39	-973,76
МАУ	-131,80	71,67	-176,68	241,19	177,39	187,18	2,29	-2 292,19

**)Сформовано та розраховано автором*

Згідно розрахованих показників системи збуту та просування авіакомпаній за 2013-2020 роки (табл.2.11), за рентабельністю продаж та реклами найвищі значення має компанія «Ryanair», яка відноситься до лоу-кост перевізників. Бізнес-модель та стратегія конкурентних переваг за витратами, яку використовують лоу-кост перевізники, зокрема «Ryanair», передбачає один клас обслуговування пасажирів, використання агресивного маркетингу, значно нижчі обсяги витрат та відповідно нижчу собівартість послуг, на відміну від традиційних мережевих авіакомпаній, як «Міжнародні авіалінії України». Таким чином, «Ryanair» може мати менші обсяги доходів у вартісному вираженні, ніж у компаній-конкурентів, але рентабельність

від просування послуг на ринку вища. Крім того, у 2020 році рентабельність реклами ірландської авіакомпанії від впливу пандемії постраждала найменше а становила 177,11%, що навіть більше ніж 84,45% у 2019 році.

Таблиця 2.12

Показники якості надання послуг

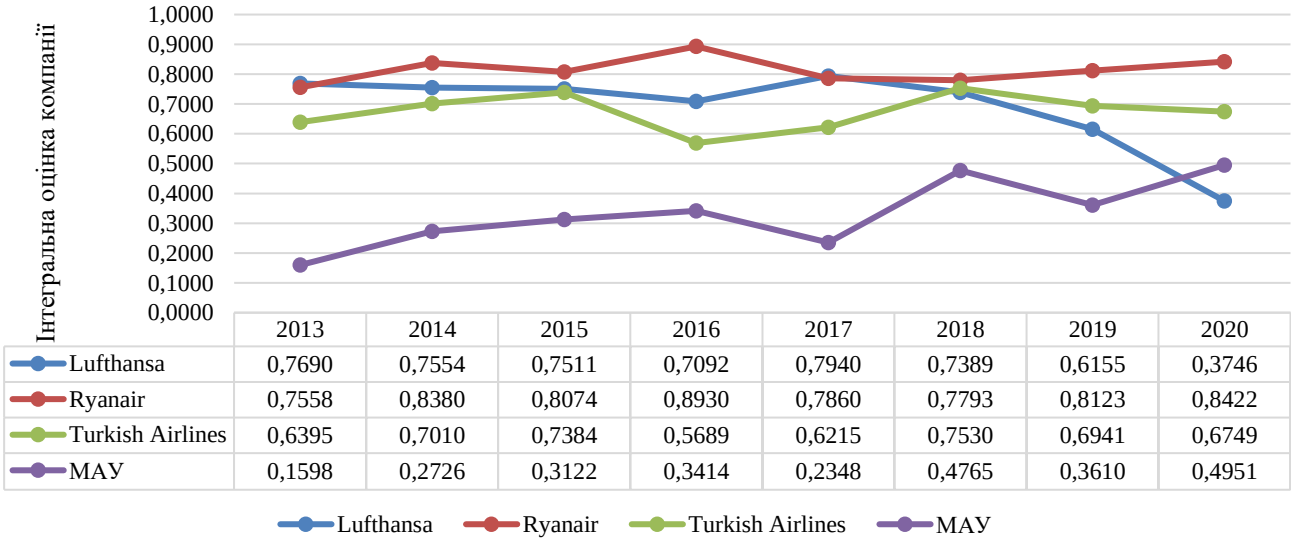
Авіакомпанії	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Кількість літаків та повітряних суден, од.								
Lufthansa	326	345	354	350	324	351	233	235
Ryanair	289	296	308	341	382	416	450	470
Turkish Airlines	233	261	299	334	329	332	350	363
МАУ	24	27	33	35	39	40	38	42
Середній вік повітряних суден, років								
Lufthansa	9,80	9,70	10,60	11,30	11,40	11,90	10,30	10,20
Ryanair	6,90	6,50	7,30	6,90	7,80	8,20	7,60	8,00
Turkish Airlines	6,70	7,20	7,00	7,10	7,70	8,20	8,30	8,40
МАУ	10	10	11	11	12	11	11	11

**)Сформовано та розраховано автором*

За показниками кількості літаків та їх середнього віку за 2013-2020 роки (табл.2.12) починаючи з 2017 року авіакомпанія «Ryanair» посідає лідруючі позиції. Водночас за кількістю наявних літаків, компанії «Lufthansa» та «Turkish Airlines» не мають великого розриву порівняно з лідером та мають в середньому 350 та 330 літаків відповідно. За показником середнього віку повітряних суден, авіакомпанії «МАУ» та «Lufthansa» мають флот із середнім віком близько 11 років, що є найгіршим показником серед досліджуваних авіакомпаній. Проте, у галузі повітряного транспорту вважається, що літаки до 25-30 років від початку експлуатації мають безпечні технічні характеристики для виконання польотів. Так, чим ближче вік літаків авіакомпанії наближається до цієї позначки, тим більше підприємство повинно витрачати грошових коштів на періодичні технічні огляди, заміну різних комплектуючих і деталей тощо. Оскільки безпечність польотів авіаційним транспортом залежить не тільки від віку літаків, але і від кількості проведених годин у роботі, то лоу-кост авіакомпанії, зокрема і «Ryanair» повинні частіше модернізувати технічний стан літаків через вищу кількість виконуваних рейсів, порівняно з традиційними авіакомпаніями. Тому, загалом такі авіакомпанії, як «МАУ», «Lufthansa» та «Turkish Airlines» мають більші конкуренті переваги на

ринку у контексті безпечності надання послуг та підвищення міжнародної конкурентоспроможності в умовах глобалізації.

На основі розрахованих показників для авіакомпаній країн-лідерів та України було розраховано рейтингові оцінки міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній за 2013-2020 роки (рис. 2.7) методом багатовимірного порівняльного аналізу із використанням вагових коефіцієнтів теорії ефективної конкуренції (Додаток Е).



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Lufthansa	0,7690	0,7554	0,7511	0,7092	0,7940	0,7389	0,6155	0,3746
Ryanair	0,7558	0,8380	0,8074	0,8930	0,7860	0,7793	0,8123	0,8422
Turkish Airlines	0,6395	0,7010	0,7384	0,5689	0,6215	0,7530	0,6941	0,6749
МАУ	0,1598	0,2726	0,3122	0,3414	0,2348	0,4765	0,3610	0,4951

Рис. 2.7. Інтегральні оцінки міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній за 2013-2020 роки

**)Розраховано та складено автором*

За розрахованими інтегральними оцінками міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту країн-лідерів та України за 2013-2020 роки найвищі значення має авіакомпанія «Ryanair». Така тенденція прослідковується також у ході аналізу груп показників, за якими було розраховано інтегральну оцінку. Як бачимо за інтегральними оцінками авіакомпаній, найбільше карантинні обмеження та пандемія вплинули на одну з найбільших авіакомпаній Європи – «Lufthansa», відбулося зменшення оцінки з 0,6155 у 2019 році до 0,3746 у 2020 році. Таким чином, можна зробити висновок про те, що в умовах глобалізації за інтегральною оцінкою міжнародної конкурентоспроможності підприємств найбільш конкурентною є авіакомпанія, яка

має модель лоу-косту або низькотарифного перевізника. Відсутність широкого різноманіття послуг, використання агресивного маркетингу, раціональне та ефективне використання грошових коштів та запровадження нових систем управління доходами (найдешевші тарифи доступні заздалегідь, а вартість перевезення зростає із наближенням дати вильоту) є ключовими елементами бізнес-моделі, які дозволяють мати найвищий рівень міжнародної конкурентоспроможності в умовах глобалізації. Крім того, як уже зазначалося у п.2.2 низькотарифні перевізники мають більшу перевагу та гнучкість в управлінні витратами відносно традиційних авіакомпаній під час впливу глобальних подій. Тому внаслідок впливу карантинних обмежень традиційні мережеві авіакомпанії, зокрема «Міжнародні авіалінії України», були змушені оптимізувати витрати та бізнес-процеси, скоротити чисельність працівників. В цілому можна констатувати, що діяльність лоукост-компаній зумовила нові умови на авіаційному ринку, що значно посилило конкуренцію між перевізниками не тільки в цивільній авіації, а й в інших видах транспорту. Відповідно, традиційні авіакомпанії почали застосовувати відомі методи витіснення конкурентів, включаючи створення великих авіаційних альянсів.

Висновки до розділу 2

Згідно проведеного порівняльного аналізу України та країн-лідерів (такими країнами визначено: США, Китай, Великобританія, Німеччина, Японія, Ірландія, Туреччина та Об'єднані Арабські Емірати) за рівнем розвитку авіатранспортної галузі було зроблено наступні висновки: в Україні спостерігаються найвищі темпи приросту показника вантажопотоку у 2014 (53,47%), 2015 (70,59%), 2017 (32,84%) та 2018 (39,96%) роках. Розвиток вантажних перевезень в Україні пов’язаний із державною політикою країни щодо розширення сфери застосування авіаційного транспорту, надання послуг щодо транспортування вантажів на глобальному ринку; за темпами приросту показника кількості перевезених пасажирів авіакомпаніями країн-лідерів та України за 2013-2019 рік, Великобританія, Китай та Ірландія мають постійну тенденцію до зростання приросту кількості перевезених пасажирів, що спричинено стрімким розвитком лоу-кост авіакомпаній на ринку авіаперевезень («Ryanair» – Ірландія), зростанням ролі Китаю у світовій економіці. Від’ємні показники приросту для України у 2013-2014 роках пов’язано із початком проведення антитерористичної операції на Сході України та погіршенням іміджу безпечності серед населення щодо користування послугами авіакомпаній. У ході аналізу доходів авіакомпаній визначено, що найбільші обсяги доходів від надання послуг перевезень повітряним транспортом отримують авіакомпанії таких країн, як США, Німеччина, Франція, Китай та Японія. Тобто можна стверджувати, що в умовах глобалізації та посилення взаємозалежності країн посилюється економічна диференціація країн за рівнем розвитку галузі авіаційного транспорту, оскільки більша частина загальносвітового доходу в процесі перерозподілу залишається у них. Така тенденція має зростаючий характер, тож перевагами користуються ті країни, що мають більш конкурентну структуру. Крім того, було проаналізовано динаміку розвитку галузі авіаційного транспорту за регіонами світу.

За результатами проведеного аналізу впливу глобалізаційних процесів на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі визначено, що найбільш істотного впливу завдала пандемія Covid-19 та карантинні

обмеження у 2020 році. Внаслідок повної зупинки ділових, туристичних, внутрішніх та міжнародних авіаперевезень за рівнем пропускної спроможності найменше постраждали регіони Карибських островів (-44,60%) та Азія (-46,80%). Найбільше постраждала авіатранспортна галузь від карантинних обмежень у Європі (-60%), Канаді (-62,10) та Тихоокеанський регіон (-65,60%). Крім того, було проведено порівняння впливу пандемії та останніх найбільш значущих глобальних подій (теракт «11 вересня», світова економічна криза 2008-2009 років) за рівнем завантаженості місць. Українська авіація загалом повторює долю світової: від початку 2020 року вона зазнала падіння на 65%, разом із усіма суміжними галузями. Встановлено, що окрім глобальних викликів на рівень міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України впливають такі фактори, як рівень відкритості економіки, приєднання до угод щодо спільного авіаційного простору, легкість перетину кордонів, зростання доходів населення, коливання цін на авіаційне паливо та залежність галузі від політик уряду як України, так і іноземних країн. За умов пандемії, до факторів впливу також необхідно віднести рівень вакцинування населення та суворості карантинних заходів, які можуть негативно впливати на подальший розвиток галузі авіатранспорту України та спричинити зниження рівня конкурентоспроможності галузі в умовах глобалізації.

У ході оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту України в умовах глобалізації було обрано для порівняння наступні авіакомпанії: авіакомпанії країн-лідерів – Туреччини («Turkish Airlines»), Німеччини («Lufthansa»), Ірландії («Ryanair») та України («Міжнародні авіалінії України»). Для оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній було розраховано 4 групи показників, а саме показники ефективності виробничої діяльності, показники фінансового стану, показники ефективності системи збуту та просування підприємства та показники якості надання послуг, а також розраховано інтегральні оцінки міжнародної конкурентоспроможності підприємств за 2013-2020. Згідно розрахованих показників та інтегральної оцінки рівня міжнародної конкурентоспроможності за 2013-2020 роки найвищі значення

має авіакомпанія «Ryanair». Крім того, за інтегральними оцінками авіакомпаній, найбільше карантинні обмеження та пандемія вплинули на одну з найбільших авіакомпаній Європи – «Lufthansa», відбулося зменшення оцінки з 0,6155 у 2019 році до 0,3746 у 2020 році. Таким чином, можна зробити висновок про те, що в умовах глобалізації за інтегральною оцінкою міжнародної конкурентоспроможності підприємств найбільш конкурентною є авіакомпанія, яка має модель лоу-косту або низькотарифного перевізника.

РОЗДІЛ 3
ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

3.1. Сценарне моделювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації

Задля визначення напрямів розвитку української авіатранспортної галузі, доцільним буде дослідити міжнародний досвід щодо подолання наслідків карантинних обмежень та пандемії на галузь, зокрема у Турції, оскільки ця країна є однією з лідерів за галузевими показниками розвитку серед peer-group країн та країн-лідерів. Зростання потреби у вантажних перевезеннях на початку пандемії сприяла становленню турецьких авіакомпаній як найбільших і швидко зростаючих вантажоперевізників. Таким чином, турецькі авіакомпанії перетворили карантинні обмеження на можливості зміцнення конкурентних переваг та збільшення частки ринку, частка ринку вантажних перевезень досягла 5%, піднявши авіакомпанії Туреччини на шосте місце у світі.

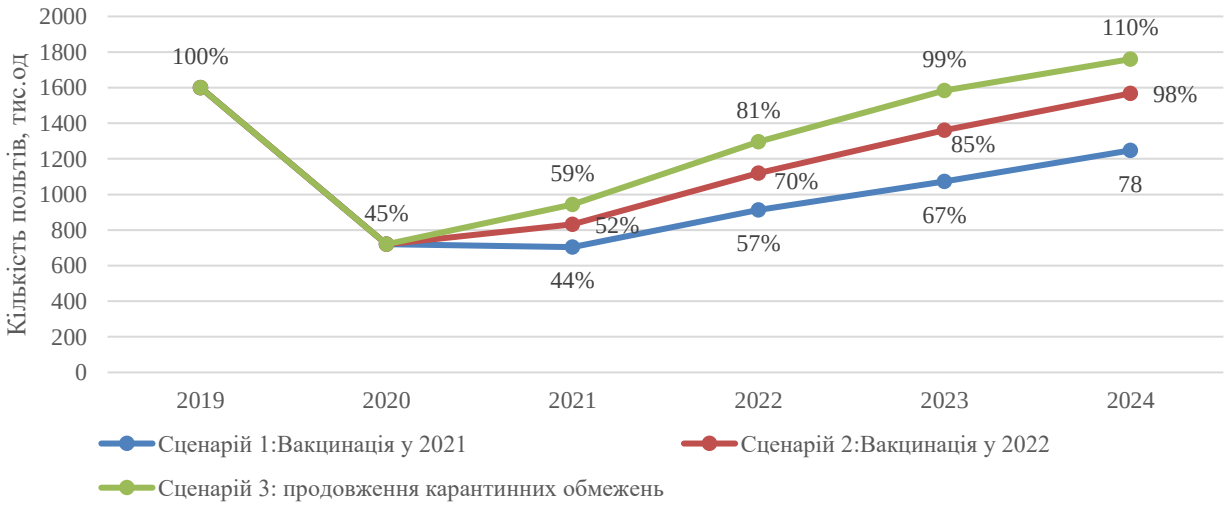


Рис. 3.1. Сценарії розвитку авіаційного транспорту Туреччини на 2021-2024 роки
**)Сформовано на основі [59]*

Згідно прогнозу Євроконтролю, розробленого для Туреччини (рис.3.1), найімовірніший сценарій відновлення розвитку галузі (сценарій №2) передбачає

відновлення кількості польотів у розмірі 98% від рівня 2019 року лише у 2024 році [59].

Щодо досвіду та прогнозів європейських країн, то за найімовірнішим сценарієм галузь авіаційного транспорту Європи зможе відновити свої потужності у обсязі допандемічного періоду лише у 2025 році. Такий сценарій передбачає скоординоване скасування або послаблення карантинних обмежень європейськими країнами у 1 кварталі 2022 року, що сприятиме більш далеким поїздкам (рис.3.2).

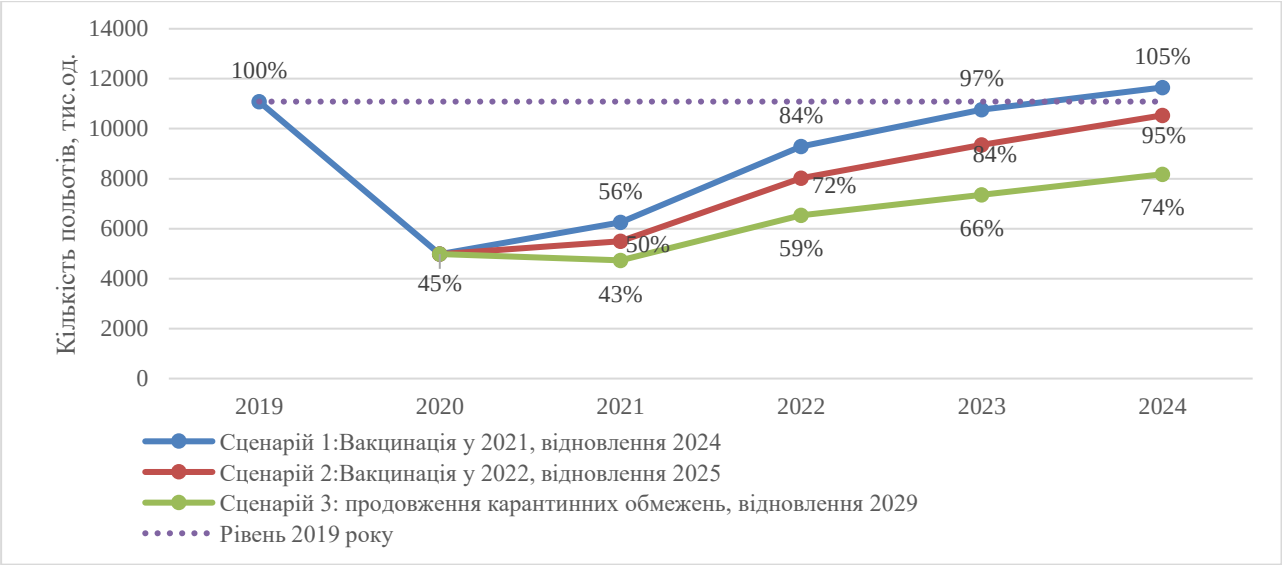


Рис. 3.2. Сценарії розвитку авіаційного транспорту Європи на 2021-2024 роки

**)Сформовано на основі [59]*

Загалом процес відновлення розвитку авіаційного транспорту від впливу пандемії залежить від ступеня послаблення карантинних обмежень країнами, обсягів відкладеного попиту на послуги авіаперевезень, темпів розгортання вакцинації та скоординованого підходу урядів країн щодо мінімізації впливу. Важливим фактором є також впровадження заходів державної політики щодо підтримки авіакомпаній України.

На основі розрахованої вище інтегральної оцінки рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» в умовах глобалізації було змодельовано розвиток підприємства у середньостроковій перспективі на 3 роки за допомогою методу екстраполяції тренду (рис.3.3).

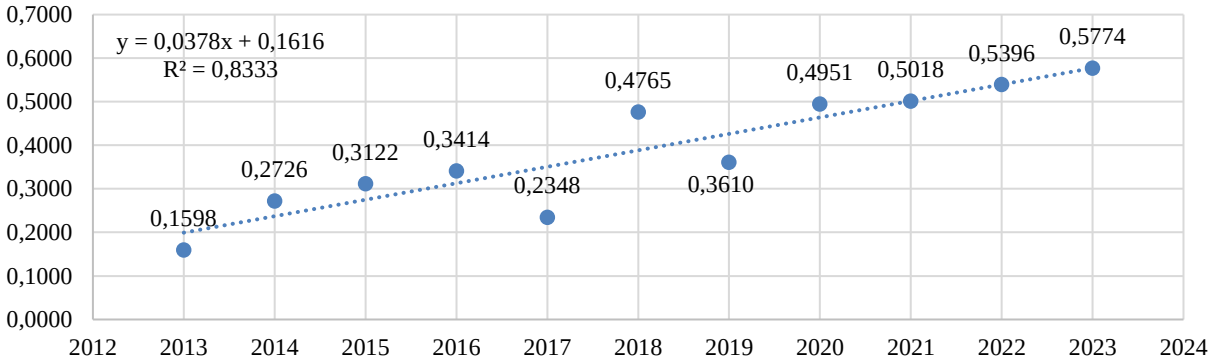


Рис.3.3. Середньостроковий прогноз рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України»

**) Розраховано та побудовано автором*

Як можемо побачити з рис.3.3 коефіцієнт детермінації побудованої лінійної регресії (R^2) дорівнює 0,83, що означає, що модель має високий рівень достовірності (R^2>0,5). Таким чином, за умови відсутності глобальних спалахів пандемії та розробки стратегії щодо скорочення витрат та оптимізації бізнес-процесів підприємства авіатранспортної галузі України мають можливість збільшувати рівень міжнародної конкурентоспроможності в умовах глобалізації.

3.2. Розробка концепції підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі в умовах глобалізації

У ході аналізу впливу пандемії COVID-19 та карантинних обмежень на діяльність підприємств авіатранспортної галузі було визначено, що галузь зазнала значних втрат у 2019-2020 роках та ще впродовж кількох років продовжуватиметься боротьба з економічними проблемами, викликаними кризою. Відтак, для підвищення рівня конкурентоспроможності авіатранспортних галузей України та іноземних країн, а також прискореного відновлення ефективного функціонування галузі від впливу карантинних обмежень необхідно визначити сучасні напрями розвитку галузі, враховуючи тенденції інноваційності та впровадження технологій Індустрії 4.0 (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Характеристика інноваційних напрямів розвитку авіатранспортної галузі України та країн світу

Напрям розвитку	Характеристика напряму
1	2
Можливість подорожей за допомогою біометричних даних	У довгостроковій перспективі паперові та мобільні посадкові талони застаріють, оскільки авіакомпанії використовують сканування обличчя, райдужної оболонки або відбитків пальців для ідентифікації пасажирів. Європейська авіакомпанія вже запустила програми розпізнавання облич, щоб скоротити час реєстрації та посадки. Управління безпеки на транспорті США (TSA) оприлюднило ініціативу в 30 внутрішніх аеропортах використовувати відбитки пальців пасажирів для ідентифікації та видачі посадкових талонів. Якщо авіакомпанії вирішать проблеми пов'язані з конфіденційністю особистих даних, біометричні дані принесуть багато переваг, включаючи скорочення часу очікування пасажирів.
Використання штучного інтелекту	Очікується, що глобальний ринок штучного інтелекту (ШІ) в авіакомпаніях досягне 2,2 млрд доларів до 2025 року. Поступово формуються різні варіанти використання штучного інтелекту в галузі. Найпоширенішими з них, звичайно, є чат-боти, які стають все більш ефективними у вирішенні запитів пасажирів. Азіатські авіакомпанії використовують штучний інтелект, щоб оцінити середній термін служби деталей на своїх літаках. Авіакомпанії також використовують штучний інтелект та прогнозну аналітику для створення персоналізованих рекламних кампаній для покращення можливостей збільшення/перехресних продажів. Управління доходами авіакомпаній – це ще одна сфера, де ШІ та машинне навчання, як очікується, сприятимуть трансформації в довгостроковій перспективі.
Роботизація та автоматизація	Очікується, що протягом наступного десятиліття світовий ринок робототехніки та автоматизації досягне 1,2 трильйона доларів. Автоматизація робочих процесів була основною сферою уваги в галузі в останні роки. І це зосередженість лише прискорюється з впровадженням роботів на ранній стадії. Глобальна IT-компанія, яка пропонує послуги для авіатранспортної галузі, розробила інтелектуальний кіоск реєстрації, який може автономно переміщатися до перевантажених районів аеропорту, щоб скоротити час очікування пасажирів.
Обмін даними через технології блокчейну	Для галузі авіакомпаній характерний обмін даними між кількома гравцями по всьому ланцюжку створення вартості. Однак, враховуючи приватні системи зберігання даних авіакомпаній, цей обмін даними рідко буває безпроблемним. Це одна з областей, де блокчейн, який часто називають «Інтернетом довіри», може дозволити авіакомпаніям усунути множинні транзакційні витрати та надавати точні оновлення рейсів у режимі реального часу кількома каналами під час затримок. Німецька авіакомпанія утворила альянс з багатьма компаніями для можливості застосування технологій, орієнтованих на блокчейн, в той час як інші авіакомпанії з'ясовують варіанти використання для роздрібної торгівлі, розподілу та обробки багажу.
Інтернет речей	Авіакомпанії починають впроваджувати технології IoT для відстеження багажу в режимі реального часу, тим самим покращуючи надійність і прозорість; пропонують персоналізовану навігацію в аеропортах, інтегруючи мобільні додатки з маяками аеропортів. Історичні дані про переваги пасажирів можна використовувати для створення персоналізованих пропозицій під час польоту.

**)Сформовано та розроблено автором*

Оскільки цифрові технології продовжують трансформувати галузь і змінювати очікування споживачів, авіакомпаніям доведеться регулярно

переглядати свої стратегії для конкурентного розвитку. Оскільки хвиля «споживання» трансформує багато секторів послуг, включаючи медіа, транспорт і роздрібну торгівлю, авіакомпаніям також доведеться «розумно» використовувати передові технології.

За останнє десятиліття провідні авіакомпанії, зокрема «Turkish Airlines», «Lufthansa», «Ryanair» почали впроваджувати заходи щодо мінімізації впливу діяльності галузі на навколишнє середовище. Оскільки в умовах глобалізації роль авіаційного транспорту зростає, збільшується кількість літаків та рейсів, як наслідок зростають викиди вуглекислого газу, тому основною ціллю галузі авіаційного транспорту у середньостроковій перспективі є зменшення викидів CO_2 в атмосферу завдяки технологічному прогресу та вдосконаленню бізнес-операцій. При впровадженні цілей сталого розвитку у функціонування підприємств авіатранспортної галузі необхідно знайти баланс між двома цілями – економічним зростанням та зменшенням впливу на клімат. До заходів, які одночасно підвищують рівень міжнародної конкурентоспроможності та допомагають впроваджувати цілі сталого розвитку відносяться:

– технологічні інновації (ефективне технічне обслуговування літаків або їх заміна нові, оскільки кожне нове покоління літаків приблизно на 15-20% ефективніше. Також досліджується можливість використання електричних або гібридних літаків на коротких рейсах);

– економічне авіаційне паливо (альтернативне авіаційне паливо має великий потенціал для забезпечення сталого зростання авіаперевезень, оскільки вони можуть зменшити викиди CO2 приблизно на 80% порівняно з викопним паливом, без необхідності радикально змінювати системи подачі палива або двигуни літаків);

– вдосконалення операційної діяльності (використання нових більш ефективних методів управління повітряним рухом для економії викидів. Наприклад, приземлення за допомогою безперервного спуску в аеропорт економить щонайменше 150 кг CO_2 за політ);

– ефективність інфраструктури (скорочення часу польоту на хвилину дозволяє заощадити щонайменше 100 кг CO_2 за політ, вдосконалення систем навігації);

– економічні заходи (розробка глобальних ринкових заходів, приєднання та дотримання умов угоди про спільний авіаційний простір, що дозволяє прокладати більш ефективні маршрути).

Слід зазначити, що розпорядженням Кабінету міністрів України було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Як зазначено у даній стратегії, що галузь авіаційного транспорту найбільше потребує заходів щодо зростання рівня конкурентоспроможності на міжнародному ринку, оскільки існують значні диспропорції у перевезеннях різними видами транспорту на території України, а також сучасний стан підприємств повітряного транспорту не в повній мірі задовольняє вимоги ефективної та конкурентоспроможної інтеграції української мережу транспорту до Транс'європейської. Для досягнення результатів від реалізації Національної транспортної стратегії, необхідно виконати наступні дії, а саме:

– гармонізація законодавства України із законодавством ЄС;

– відповідно положень Угоди про асоціацію та Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС здійснити лібералізацію ринку авіатранспортних послуг;

– приймати участь у масштабних міжнародних транспортних проектах.

Крім того, прийнято Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року та Авіаційну транспортна стратегія України на період до 2030 року. За інформацією з Авіаційної транспортної стратегії України, підприємства галузі повітряного транспорту повинні рухатися у напряму загальносвітових тенденцій та зміцнювати свої конкурентні переваги відповідно до вимог конкурентного середовища:

– активне зростання ролі лоу-кост перевізників у міжнародних сполученнях;

– використання інформаційних та електронних технологій, розвиток інтелектуальних систем;

– удосконалення безпечності авіаційного траспорту;

– глобалізація міжконтинентальних авіаперевезень у контексті участі у світових стратегічних альянсах.

На основі вищезазначених прогнозів та трендів розвитку авіатранспортних галузей Європи, Туреччини та загалом країн світу, з огляду на поточний стан галузі повітряного транспорту України, можна сформувати концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації у вигляді переліку заходів, необхідних для відновлення авіатранспортної галузі в цілому та зокрема України від впливу карантинних обмежень та для подальшого розвитку (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Концепція підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації

Етап та період впровадження	Заходи щодо підвищення конкурентоспроможності	Характеристика заходів
1	2	3
1 етап – короткостроковий період (до кінця 2022 року)	Переорієнтація напрямів діяльності, визначення та посилення власних конкурентних переваг	Зростання частки вантажних перевезень, дотримання міжнародних стандартів діяльності, налаштування «гнучкості» бізнес-процесів на випадок глобальних криз
	Державна підтримка підприємств галузі авіаційного транспорту	Розробити напрями державної підтримки підприємств повітряного транспорту та створити резервний фонд на випадок форс-мажорних обставин, таких як пандемія. До основних напрямів державної підтримки можна віднести лібералізацію податкового регулювання, кредитні гарантії, цільова допомога, інвестиції, заохочення населення до користування повітряним траспортом

Продовження табл. 3.2

1	2	3
2 етап – середньостроковий період (до 2023 року)	Використання цифрових документів	Вдосконалення нормативно-правової системи щодо прирівнювання статусу ццифрових документів до паперових, використання QR-кодів та чіпів у документах для прискорення проходження контролів
	Інтеграція моделі низькотарифного первізника до існуючої бізнес-моделі, або комбінована модель	Впровадження бізнес-процесів лоу-кост моделей, на певних рейсах скоротити перелік зайвих послуг та запровадити низькотарифне ціноутворення, оптимізація структури витрат
	Впровадження безконтактних технологій обслуговування	Застосування інтелектуальних кіосків реєстрації, автоматизованих пунктів обслуговування клієнтів
3 етап – довгострокова перспектива (до 2025-2030 року)	Цифровізація бізнес-процесів, застосування технологій Індустрії 4.0	Застосування технологій блокчейну, штучного інтелекту, цифровізації бізнес-процесів, використання чат-ботів, персоналізована навігація і мобільних додатках для полегшення пересування пасажирів в аеропортах
	Впровадження концепцій сталого розвитку у діяльності	Розробка стратегії сталого розвитку для галузі авіаційного транспорту України, впровадження цілей сталого розвитку у діяльності підприємств, удосконалення процесів аеронавігації, використання альтернативного палива, зменшення шуму та викидів

**) Сформовано автором*

Суб’єктами-виконавцями даної концепції мають стати всі учасники авіатранспортного ринку, зокрема авіакомпанії, аеропорти та обслуговуючі підприємства, а також органи виконавчої влади, місцевого самоврядування, регуляторні органи влади.

Висновки до розділу 3

На основі проведеного дослідження досвіду зарубіжних країн щодо подолання наслідків карантинних обмежень та пандемії на галузь можна з впевненістю сказати, що основним напрямом розвитку була зростаюча потреба у вантажних авіаперевезеннях. Крім того встановлено, що процес відновлення розвитку авіаційного транспорту від впливу пандемії залежить від ступеня послаблення карантинних обмежень країнами, обсягів відкладеного попиту на послуги авіаперевезень, темпів розгортання вакцинації та скоординованого підходу урядів країн щодо мінімізації впливу. Важливим фактором є також впровадження заходів державної політики щодо підтримки авіакомпаній України. Було змодельовано розвиток рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» в умовах глобалізації у середньостроковій перспективі на 3 роки за допомогою методу екстраполяції тренду.

У ході формування концепції підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України в умовах глобалізації визначено сучасні напрями розвитку галузі, враховуючи тенденції інноваційності та впровадження технологій Індустрії 4.0 для підвищення рівня конкурентоспроможності авіатранспортних галузей України та іноземних країн, а також прискореного відновлення ефективного функціонування галузі від впливу карантинних обмежень. За таких умов авіакомпаніям доведеться регулярно переглядати свої стратегії для конкурентного розвитку. Крім того, досліджуючи досвід іноземних авіакомпаній встановлено, що провідні авіакомпанії, зокрема «Turkish Airlines», «Lufthansa», «Ryanair» почали впроваджувати заходи щодо мінімізації впливу діяльності галузі на навколишнє середовище. Оскільки в умовах глобалізації роль авіаційного транспорту зростає, основною ціллю галузі авіаційного транспорту у середньостроковій перспективі є зменшення викидів вуглекислого газу в атмосферу завдяки технологічному прогресу та вдосконаленню бізнес-операцій. На основі прогнозів та трендів розвитку авіатранспортних галузей Європи, Туреччини та загалом країн світу, було сформовано концепцію

підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації у вигляді переліку заходів, необхідних для відновлення авіатранспортної галузі в цілому та зокрема України від впливу карантинних обмежень та для подальшого розвитку.

ВИСНОВКИ

На основі аналізу трактування сутності поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємства» вітчизняними та зарубіжними вченими, встановлено, що термін є багатозначним, також було сформовано власне узагальнене визначення терміну «міжнародна конкурентоспроможність підприємства». Крім того, було наведено підходи науковців щодо характеристики та ознак глобалізації та наведено функції держави в процесі глобалізації галузей та ринків у контексті необхідності підвищення міжнародної конкурентоспроможності. Визначено, що центральне місце у дослідженні сутності та характеру міжнародної конкурентоспроможності підприємства займає теорія М. Портера, який пояснює конкурентоспроможність у якості системи з чотирьох складових, а саме фактори та умови виробництва, характер попиту на внутрішньому ринку країни, споріднені та підтримуючі галузі та стратегія фірм, їхня структура й суперництво.

У ході аналізу наукових підходів щодо визначення факторів впливу глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі визначено, що вплив процесів глобалізації на дану галузь визначається ступенем залученості підприємств до глобального середовища гнучкістю у напрямах діяльності підприємства, наявністю інновацій. Крім того, визначено роль та функції держав в процесі глобалізації ринків. Визначено, що тенденції та напрями розвитку певного ринку в умовах глобалізації визначають країни та компанії-лідери авіатранспортної галузі.

На основі дослідження існуючих в науковій літературі методичних підходів оцінювання міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі було зроблено наступні висновки, що найбільш ефективними є розрахункові методи оцінювання оскільки відображають кількісний та економічний характер. Для оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту України в умовах глобалізації у порівнянні з країнами-лідерами було обрано методику багатомірного порівняльного аналізу. Крім того,

було розглянуто класифікацію методів оцінювання від форми відображення результатів (графічні, матричні, індексні та спеціальні (табличні)) та за ступенем охоплення аспектів функціонування підприємства.

Згідно проведеного порівняльного аналізу України та країн-лідерів, а саме США, Китай, Великобританія, Німеччина, Японія, Ірландія, Туреччина та Об'єднані Арабські Емірати за рівнем розвитку авіатранспортної галузі було зроблено наступні висновки: в Україні спостерігаються найвищі темпи приросту показника вантажопотоку у 2014 (53,47%), 2015 (70,59%), 2017 (32,84%) та 2018 (39,96%) роках; за темпами приросту показника кількості перевезених пасажирів авіакомпаніями країн-лідерів та України за 2013-2019 рік, Великобританія, Китай та Ірландія мають постійну тенденцію до зростання приросту кількості перевезених пасажирів, що спричинено стрімким розвитком лоу-кост авіакомпаній на ринку авіаперевезень («Ryanair» – Ірландія), зростанням ролі Китаю у світовій економіці. Від'ємні показники приросту для України у 2013-2014 роках пов'язано із початком проведення антитерористичної операції на Сході України та погіршенням іміджу безпечності серед населення щодо користування послугами авіакомпаній. Крім того визначено, що найбільші обсяги доходів від надання послуг перевезень повітряним транспортом отримують авіакомпанії таких країн, як США, Німеччина, Франція, Китай та Японія. Тобто можна стверджувати, що в умовах глобалізації та посилення взаємозалежності країн посилюється економічна диференціація країн за рівнем розвитку галузі авіаційного транспорту, оскільки більша частина загальносвітового доходу в процесі перерозподілу залишається у них..

За результатами проведеного аналізу впливу глобалізаційних процесів на міжнародну конкурентоспроможність підприємств авіатранспортної галузі визначено, що найбільш істотного впливу завдала пандемія Covid-19 та карантинні обмеження у 2020 році. Внаслідок впровадження карантинних обмежень найменше постраждали регіони Карибських островів (-44,60%) та Азія (-46,80%), водночас найбільше постраждала авіатранспортна галузь від карантинних обмежень у Європі (-60%), Канаді (-62,10) та Тихоокеанський регіон (-65,60%). Така ситуація пов'язана з тим, що в азійських країнах епідемію було стримано

швидше та карантинні обмеження скасували раніше порівняно з іншими країнами. Крім того було проаналізовано вплив пандемії та карантинних обмежень на галузь авіаційного транспорту в Україні. Встановлено, що окрім глобальних викликів на рівень міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України впливають такі фактори, як рівень відкритості економіки, приєднання до угод щодо спільного авіаційного простору, легкість перетину кордонів, зростання доходів населення, коливання цін на авіаційне паливо та залежність галузі від політик уряду як України, так і іноземних країн.

У ході оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств галузі авіаційного транспорту України в умовах глобалізації було розраховано інтегральну оцінку рівня міжнародної конкурентоспроможності для наступних авіакомпаній: авіакомпанії країн-лідерів – Туреччини («Turkish Airlines»), Німеччини («Lufthansa»), Ірландії («Ryanair») та України («Міжнародні авіалінії України»). Згідно розрахованих показників та інтегральної оцінки рівня міжнародної конкурентоспроможності за 2013-2020 роки визначено, що найбільш ефективною та конкурентною моделлю функціонування підприємства у галузі повітряного транспорту є модель лоу-косту, на основі показників авіакомпанії «Ryanair». Крім того, за інтегральними оцінками авіакомпаній, найбільше карантинні обмеження та пандемія вплинули на одну з найбільших авіакомпаній Європи – «Lufthansa», відбулося зменшення оцінки з 0,6155 у 2019 році до 0,3746 у 2020 році.

На основі проведеного дослідження досвіду зарубіжних країн щодо подолання наслідків карантинних обмежень та пандемії на галузь можна з впевненістю сказати, що основним напрямом розвитку була переорієнтація діяльності підприємств вантажні авіаперевезення. Визначено, що процес відновлення функціонування підприємств від впливу карантинних залежить від ступеня послаблення карантинних обмежень країнами, обсягів відкладеного попиту на послуги авіаперевезень, темпів розгортання вакцинації та скоординованого підходу урядів країн щодо мінімізації впливу. Важливим фактором є також впровадження заходів державної політики щодо підтримки

авіакомпаній України. Крім того, було змодельовано розвиток рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» в умовах глобалізації у середньостроковій перспективі на 3 роки за допомогою методу екстраполяції тренду.

У ході розробки концепції підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності авіакомпаній України в умовах глобалізації, визначено що іноземні авіакомпанії почали впроваджувати заходи щодо мінімізації впливу діяльності галузі на навколишнє середовище, тому основною ціллю на найближчу перспективу є скорочення викидів вуглекислого газу в навколишнє середовище. Крім того визначено сучасні напрями розвитку галузі, враховуючи тенденції інноваційності та впровадження технологій Індустрії 4.0 для підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України та іноземних країн. Було розроблено концепцію підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності підприємств авіатранспортної галузі України в умовах глобалізації з визначенням етапів та періодів впровадження заходів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. T. Levitt. The Globalization of Markets. *Harvard Business Review*. Harvard University.1983. №25.

2. Смирнова К. В. Сучасні тенденції правового регулювання конкуренції. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2014. № 121. С. 157–166.

3. Ломакин В. К. Мировая экономика: уч. пособие. М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2002. 735 с.

4. Охота В. І. Чинники підвищення конкурентоспроможності підприємства сфери послуг. *Бізнес-інформ*. 2016. № 2. С. 193–198.

5. Гриневич В. В. Глобализация мировой экономики: роль корпораций. *Глобализация мирового хозяйства и место России*. М. : ТЕИС, 2000. С. 286– 287.

6. Артемчук Т. О., Брич В. Я., Федірко М.М. Трансформація організаційної структури. *Економічний аналіз*. 2017. № 3. С. 167–172.

7. Брич В. Я., Охота В. І. Міжнародна конкурентоспроможність країн в умовах глобалізації: моногр. Тернопіль : ТНЕУ, 2019. 212 с. URL: http://dspace.wunu.edu.ua/jspui/bitstream/316497/33672/1/%D0%91%D1%80%D0%B8%D1%87-%D0%9E%D1%85%D0%BE%D1%82%D0%B0.pdf (дата звернення 26.11.2021).

8. Я. Базилюк Конкурентоспроможність національної економіки України. К. :НІС, 2002. С. 5

9. С. Боринець, А. Вергун А. Філіпенко. Міжнародні економічні відносини. К. : Либідь, 1992. С. 72.

10. Зейда Л.С, Либа В.О., Ревенко Д.С. Формування стратегій міжнародної конкурентоспроможності машинобудівних підприємств. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини.* 2016. №5. URL: http://bses.in.ua/journals/2016/5-2016/8.pdf (дата звернення 10.11.2021).

11. Колесник Ю. В. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємств : інформаційно-аналітичний бюлетень.

Київ, 2010. С. 3–7.

12. Куликов Г. Японский менеджмент и теория международной конкурентоспособности. М. : Экономика, 2000. С. 36

13. Aiginger K. Framework for the Evaluating. *The Competitiveness of Countries Structural Change and Economic Dynamics*. 1998. № 9. P.160.

14. Майер Дж. Міжнародне середовище бізнесу: конкуренція та регулювання в глобальній економці. Київ: Либідь, 2002. 703 с.

15. Портер М. Конкуренция : учебное пособие ; пер. с англ. Москва : Вильямс, 2001. 495 с.

16. Сіваченко І. Ю. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства (організації): навч. посібник. Київ : ЦНЛ, 2003. 186 с.

17. Угрюмова Є. В. Фактори формування глобальної конкурентоспроможності і міжнародна практика її оцінки. *Актуальні питання економічних наук.* 2010.

18. Охота В. І. Вплив інноваційних процесів на конкурентоспроможність ТНК. *Економічний потенціал країни: наукові підходи та практична діяльність : Міжнародна науково-практична конференція*. Одеса, 2016. С. 26–29.

19. Интрилигейтор М. Глобализация как источник международных конфликтов и обострения конкуренции. URL: http://www.ptpu.ru/Issues/6_98/pu6_l.htm (дата звернення 25.11.2021).

20. Чухно А. А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України. К. : Логос, 2003. 631 с.

21. Білорус О. Г., Лук'яненко Д. Г., Гончаренко М. О., Зленко В. А. Глобалізація і безпека розвитку: монографія. К. : КНЕУ, 2001. 733 с.

22. Саричев В. І. Теоретичні основи глобалізації світової економіки в контексті дослідження тенденцій людського розвитку. *Ефективна економіка.* 2011. № 10. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1701 (дата звернення 15.11.2021).

23. Button K. The Impacts of Globalisation on International Air Transport Activity. School of George Mason University. 2008. 40 p. URL: https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373470.pdf (дата звернення 17.11.2021).

24. Кирилов Ю. Є. Вплив процесів глобалізації на розвиток національних економік. *Ефективна економіка*. 2016. № 12. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5297 (дата звернення 18.11.2021).

25. Костенко І. О. Міжнародне науково-технічне співробітництво як фактор підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств в авіаційній галузі. *Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи, механізми, ефективність: зб. наук. пр. XVI(XXVIII) міжнар. наук.-прак. конф*. 12–13 берез. 2020. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2020. № 16. С. 171–173

26. Подрєза С. М., Новак В. О., Гуріна Г.С. Авіаційні альянси як наслідок глобалізації економіки в світовій авіації. *Проблеми системного підходу в економіці*. Київ: НАУ, 2010. № 28. URL: http://jrnl.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/210/200 (дата звернення 24.11.2021)

27. Кухарук А. Д. Класифікація та аналіз методів оцінки конкурентоспроможності промислових підприємств. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 8. С. 136–140.

28. Шашина М. В., Климак М. С. Оцінка конкурентоспроможності підприємств: розрахунковий підхід. *Сучасні проблеми економіки та підприємництва*. 2012. № 10. С. 303–308.

29. Гавриш Ю. О., Змітрович Д. Д., Кухарук А. Д. Особливості оцінювання конкурентоспроможності видавничих підприємств. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2017. № 14. С. 159–164. URL: https://ela.kpi.ua/handle/123456789/22315 (дата звернення 09.11.2021)

30. Довгань Л. Є., Каракай Ю. В., Артеменко Л. П. Стратегічне управління: навч. посібник. К.: Центр учбової літератури, 2011. 440 с.

31. Афанасьєв М. В., Гончаров А. Б. Економіка підприємства: навч. посібник. Х.: ІНЖЕК, 2003. 409 с.

32. Елисеенко К. А. Теоретико-методические аспекты выявления резервов роста рентабельности. *Экономика и управление: новые вызовы и перспективы*. 2013. № 4. С. 153–156.

33. Черниш С. С. Організаційно-методичні аспекти аналізу рентабельності. *Інноваційна економіка*. 2013. № 6. С. 305–309.

34. Буряк А. В. Метод фінансових коефіцієнтів як інструмент оцінки ефективності діяльності українських банків. *Економічний часопис XXI*. 2011. № 11. С.61–64.

35. Кобилецький В. Р. Коефіцієнт рентабельності активів (Коефіцієнт рентабельності пасивів). *Онлайн-журнал «Financial Analysis online».* URL: https://www.finalon.com/slovnik-ekonomichnikh-pokaznikiv/337-pokaznik-rentabelnosti-aktiviv-pokaznik-rentabelnosti-pasiviv. (дата звернення: 09.04.2020).

36. Показники EBIT та EBITDA: особливості розрахунків за даними фінансової звітності. URL: https://finotchet.ru/articles/90/. (дата звернення: 09.04.2020).

37. Лігоненко Л. О. Антикризове управління підприємством: навч. посібник. К.: КНТЕУ, 2005. 824 с.

38. Миронов Ю. Б., Крамар Р. М. Основи рекламної діяльності: навч. посібник. Дрогобич: Посвіт, 2007. 108 с.

39. Нараєвський С. В. Економіка зарубіжних країн: Метод. вказівки до виконання курсової роботи для студ. напряму підготов. 6.030503 «Міжнародна економіка». К.: ВПК «Політехніка», 2019. 24 с.

40. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту. URL: https://www.iata.org. (дата звернення: 10.04.2020).

41. Statista - The Statistics Portal for Market Data. URL: https://www.statista.com/ (дата звернення: 10.11.2021).

42. World Development Indicators. URL:

https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators (дата звернення: 10.04.2021).

43. Top 10 biggest airlines in the world. URL: https://www.alltopeverything.com/top-10-biggest-airlines-in-the-world/(дата звернення: 10.11.2021).

44. Airline economic analysis. URL: https://www.oliverwyman.com/our-expertise/insights/2021/mar/airline-economic-analysis-2020-2021.html.

45. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: https://avia.gov.ua/. (дата звернення: 12.04.2021).

46. Index of Economic Freedom. URL: https://www.heritage.org/index/heatmap. (дата звернення: 10.11.2021).

47. ITU: Committed to connecting the world. URL: https://www.itu.int/en/Pages/default.aspx. (дата звернення: 14.11.2021).

48. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/. (дата звернення: 10.11.2021).

49. Офіційний сайт Платформи ефективного регулювання. URL: https://regulation.gov.ua/. (дата звернення: 16.11.2021).

50. Офіційного сайт Світового банку. URL: https://www.worldbank.org/en/home. (дата звернення: 13.10.2021).

51. Our World in Data. URL: https://ourworldindata.org/ (дата звернення: 13.11.2021).

52. Офіційний сайт Світового економічного форуму. URL: http://reports.weforum.org/. (дата звернення: 13.09.2021).

53. Україна та ЄС підписали угоду про «вільне небо». Що це означає? URL: https://nachasi.com/society/2021/10/12/ukraine-eu-free-sky/. (дата звернення: 09.12.2021).

54. Офіційний сайт «YouControl». URL: https://youcontrol.com.ua/ru/. (дата звернення: 21.11.2021).

55. Офіційний сайт авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України». URL: https://www. flyuia.com/ua/ru/home. (дата звернення: 22.11.2021).

56. Офіційний сайт авіакомпанії «Ryanair». URL: https://www.ryanair.com/ua/uk . (дата звернення: 23.11.2021).

57. Офіційний сайт авіакомпанії «Lufthansa». URL: https://www.lufthansa.com/ru/ru/homepage. (дата звернення: 23.11.2021).

58. Офіційний сайт авіакомпанії «Turkish Airlines». URL: https://www.turkishairlines.com/ru-ua/. (дата звернення: 24.11.2021).

59. Офіційний сайт Європейської організації з безпеки аеронавігації. https://www.eurocontrol.int/. (дата звернення: 25.11.2021).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

Наукові підходи щодо сутності поняття «міжнародна конкурентоспроможність підприємства»

Автор	Трактування поняття
1	**2**
Я. Базилюк	Виявляє здатність економічної системи забезпечувати соціально-економічну оптимальність за будь-якого впливу внутрішніх і зовнішніх чинників.
С. Боринець, А. Вергун, А. Філіпенко	Здатність господарства забезпечити збалансованість своїх зовнішніх пропорцій та уникнути тих обмежень, які зумовлюються зовнішньоекономічною сферою як здатністю країни самовільно здійснювати покращення своїх світогосподарських зв'язків
Л. Зейда, В.Либа, Д. Ревенко	Відображає адаптивність підприємства до постійних змін зовнішнього середовища, а також можливість ефективного використання наявних внутрішніх резервів.
Ю. Колесник	Здатність підприємства створювати та реалізовувати продукцію, цінові й нецінові якості якої більш привабливі, ніж в аналогічної продукції конкурентів на зовнішньому ринку.
Г. Куликов	Ступінь можливості національних галузей економіки за вільного і справедливого ринку виготовляти товари та послуги, що відповідають вимогам як внутрішніх, так і зовнішніх ринків при одночасному зростанні реальних доходів найманих працівників.
К. Лигінер	Здатність підтримувати частки ринків з одночасним збільшенням свого прибутку, покращувати соціальні стандарти та стандарти навколишнього середовища
Дж. Майер	Порівняльна (зі змінами провідних конкурентів і ринків) та системно виявлена, що формується, розвивається зсередини стійка здатність товаровиробника до методичного комплексного нарощування власних конкурентних переваг для прискореного й економічного забезпечення міжнародної переваги та планомірного випередження лідерів світового ринку на користь більш повного задоволення (у рамках правових, етичних й екологічних норм) матеріальних і соціальних потреб (працівників, споживачів, інвесторів, власників).
М. Портер	Проявляється у досягненні підприємством конкурентних переваг у міжнародному суперництві та характеризується визначеними основними принципами: – конкурентна перевага формується на основі нововведень, удосконалень та змін; – конкурентна перевага формується на кожному складнику системи створення цінностей.

Продовження табл. А.1

1	2
І. Сіваченко	Здатність підприємства ефективно функціонувати на зовнішньому ринку, а також можливість досягнення ефективної фінансово-господарської, зовнішньоекономічної діяльності і лідируючих позицій в умовах конкурентного середовища.
Є. Угрюмова	Продуктивне й ефективне використання ресурсів із погляду міжнародного поділу праці; здатність національних підприємств виробляти продукцію, яка відповідає міжнародним потребам, в умовах вільної конкуренції;– основна характеристика високого розвитку науково-технічного сектору економіки і стійкого економічного росту держави і підприємств зокрема; об’єктивний процес, що відображає неперервність і динамічність розвитку економічної системи та її інтеграцію в міжнародне співтовариство.

**) Сформовано автором на основі [8; 9; 10; 11: 12; 13; 14; 15; 16; 17]*

Додаток Б

Таблиця Б.1

Розвиток авіаційного транспорту у регіонах світу за 2013-2019 роки

Регіон	Роки								Середній щорічний абсолютний приріст показника
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Кількість рейсів, млн од.									
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	6,9	7,39	8,025	8,57	9,2	9,79	10,3	5,90	0,567
Європа та Центральна Азія	7,3	7,3	7,5	7,75	8,04	8,2	8,5	3,12	0,200
Латинська Америка	2,6	2,7	2,85	2,89	2,8	2,7	2,8	1,18	0,033
Східна та Північна Африка	1,4	1,4	1,5	1,56	1,69	1,8	1,78	0,71	0,063
Північна Америка	11,1	11,01	10,85	10,82	11	11,08	11,4	4,68	0,050
Південна Азія	0,864	0,9	0,96	1,02	1,2	1,3	1,5	0,49	0,106
Південна Африка	0,661	0,7	0,68	0,72	0,72	0,781	0,787	0,43	0,021
Світ	30,825	31,4	32,365	33,33	34,65	35,651	37,067	22,24	1,04
Кількість перевезених пасажирів, млн осіб									
Регіон	Роки								Середній щорічний абсолютний приріст показника
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	809,3	893,9	965,57	1052,1	1155,9	1266,6	1363,2	780,7	92,317
Європа та Центральна Азія	749,91	778,8	823,12	886,64	941,7	1015,6	1082,8	397,9	55,482
Латинська Америка	217,3	234,29	248,82	264,2	266,7	275,6	292,8	123,6	12,583
Східна та Північна Африка	175,34	188,89	204,9	217	239,2	257,9	263,1	105,24	14,627
Північна Америка	807,16	814,69	838,24	878,5	909,5	940,8	978,4	401,7	28,540
Південна Азія	89,6	93,89	102,25	120,22	142,5	162,9	189,22	62,44	16,603
Південна Африка	45,4	43,79	44,38	47,85	49,7	54,3	63,07	34,3	2,945
Світ	2894,01	3048,25	3227,28	3466,51	3705,2	3973,7	4232,59	2539,55	223,097

**) Сформовано та розраховано автором на основі [40; 42]*

Додаток В

Таблиця В.1

Динаміка показників розвитку галузі авіаційного транспорту
країн-лідерів та України за 2012-2019 рік

Країна		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1		2	3	4	5	6	7	8	9
Кількість виконаних рейсів повітряним транспортом, од.									
США	1	9 864 360,00	9 745 498,00	9 556 324,00	9 498 668,00	9 640 591,00	9 639 096,00	9 880 509,00	10 099 031,00
Китай	2	2 779 741,00	3 073 450,00	3 356 756,00	3 616 026,00	3 952 098,00	4 359 033,00	4 692 008,00	4 963 752,00
Великобританія	3	1 050 702,90	1 052 640,00	1 064 175,70	1 104 117,00	1 180 312,00	1 182 696,00	1 242 985,00	1 061 464,00
Німеччина	4	985 668,80	954 874,00	946 082,00	967 453,00	962 803,00	955 827,00	922 648,60	896 647,20
Японія	5	874 677,00	915 542,70	927 666,00	956 015,00	984 320,00	1 035 522,00	999 594,00	1 018 436,00
Ірландія	6	648 817,70	641 412,00	658 512,00	718 059,00	836 293,00	883 323,00	935 913,00	967 456,00
Туреччина	7	476 115,00	568 212,40	628 104,00	706 067,00	743 673,00	742 260,00	772 925,50	741 933,00
Об'єднані Арабські Емірати	8	311 758,00	327 076,00	352 224,00	437 638,00	463 947,00	459 137,00	455 956,00	425 667,30
Україна	9	73 378,90	58 474,10	47 927,40	45 688,00	55 261,00	63 315,00	66 712,00	62 113,30
Кількість перевезених пасажирів повітряним транспортом, чол.									
США	1	736 699 000,00	743 171 000,00	762 710 000,00	798 222 000,00	824 039 000,00	849 403 000,00	889 024 000,00	926 737 000,00
Китай	2	318 475 924,00	352 795 296,00	390 878 784,00	436 183 969,00	487 960 477,00	551 234 509,00	611 439 830,00	659 629 070,00
Великобританія	3	115 419 920,60	118 605 866,00	124 901 676,10	131 512 994,00	143 781 714,00	151 159 067,00	165 388 610,00	142 392 528,00
Німеччина	4	105 978 474,50	109 062 321,50	112 353 098,60	117 222 850,00	116 713 587,00	114 160 685,00	109 796 202,20	109 633 750,70
Японія	5	98 907 859,00	107 573 000,00	110 547 000,00	114 128 000,00	117 708 000,00	123 898 000,00	126 387 527,00	130 233 352,00
Ірландія	6	92 637 189,20	93 408 036,00	98 449 140,00	115 928 738,00	134 065 078,00	153 944 513,00	167 598 633,00	170 161 848,00
Туреччина	7	63 350 312,00	74 413 804,60	84 574 844,00	96 604 665,00	100 366 461,00	107 917 326,00	115 595 495,80	111 028 629,00
Об'єднані Арабські Емірати	8	59 948 766,70	68 151 865,00	75 608 196,00	84 343 562,00	91 763 598,00	95 306 195,00	95 758 342,00	92 798 725,10
Україна	9	5 828 107,60	5 218 814,60	4 503 610,00	4 620 530,00	5 756 509,00	6 794 396,00	7 854 842,00	7 604 522,30
Обсяги вантажопотоку повітряного транспорту, млн тон-км									
США	1	39 111,30	37 113,60	38 225,20	37 866,20	38 657,90	41 591,60	42 985,30	42 498,30

Продовження табл. В.1

1		2	3	4	5	6	7	8	9
Китай	2	15 568,80	16 053,70	17 822,60	19 805,60	21 304,60	23 323,60	25 256,20	25 394,60
Об'єднані Арабські Емірати	3	12 032,50	14 082,30	15 527,20	15 962,70	16 138,90	16 616,20	15 962,90	14 762,30
Німеччина	4	7 237,00	7 335,70	7 184,10	6 986,40	6 942,70	7 901,70	7 969,90	7 763,60
Японія	5	7 045,80	7 715,90	8 661,80	8 661,80	9 360,90	10 684,60	9 420,70	8 919,50
Великобританія	6	6 243,50	6 031,60	5 974,80	5 423,20	5 512,70	5 915,60	6 198,40	5 851,20
Туреччина	7	1 933,70	2 296,00	2 630,30	2 882,20	3 493,90	4 800,20	5 949,20	6 815,50
Ірландія	8	123,10	118,30	126,20	138,60	118,20	154,40	168,70	174,50
Україна	9	75,80	14,40	22,10	37,70	40,50	53,80	75,30	75,60

**) Сформовано автором на основі [41; 42]*

Додаток Г

Таблиця Г.1

Динаміка та аналіз доходів, витрат та прибутків авіакомпаній світу загалом за 2016-2021 роки з прогнозними даними на 2022 рік

Показники діяльності комерційних авіакомпаній світу загалом	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021[1]**	**2022[2]**
Дохід, млрд дол. США	709,00	755,00	812,00	838,00	373,00	472,00	658,00
% зміни до попереднього року	-1,60	6,50	7,60	3,20	-55,50	26,70	39,30
% зміни порівняно з 2019						-43,60	-21,50
Дохід від пасажирських перевезень, млрд дол. США	545,00	581,00	605,00	607,00	189,00	227,00	379,00
Дохід від вантажних перевезень, млрд дол. США	80,80	95,90	113,30	100,80	128,80	175,00	168,90
Зміна кількості пасажирів (rpk), % до попереднього року	7,50	8,10	7,30	4,10	-65,90	18,00	51,00
% зміни до 2019						-59,70	-39,20
Кількість перенесених поїздок пасажирами, мільйони	3,82	4,10	4,38	4,54	1,81	2,28	3,43
Світове економічне зростання, %зміни до попереднього року	2,60	3,30	3,10	2,40	-3,60	5,80	4,10
Витрати, млрд дол.США	649,00	698,00	766,00	795,00	484,00	526,00	676,00
% зміни до попереднього року	-1,50	7,60	9,70	3,70	-39,20	8,80	28,40
% зміни до 2019						-33,80	-15,00
Паливо, млрд дол.США	135,00	150,00	178,00	186,00	78,00	100,00	132,00
% витрат	20,90	21,40	23,20	23,50	16,20	19,00	19,50
Ціна на нафту (Brent), дол/барель	44,60	54,90	71,60	65,00	43,50	69,60	67,00
Ціна на керосин, дол/барель	52,10	66,70	86,10	77,00	46,60	74,50	77,80
Споживання палива, млрд галонів	85	90	94	95	52	57	70
Непаливні витрати, млрд дол. США	514	549	588	608	405	426	544
Кількість польотів, млн	35,20	36,40	38,10	38,90	16,90	19,30	25,80
Операційний прибуток, млрд дол.США	60,10	56,60	45,90	43,20	-110,80	-53,80	-18,00
Чистий прибуток,млрд дол. США	34,20	37,60	27,30	26,40	-137,70	-51,80	-11,60
Дохід від вкладених інвестицій (**ROI), %**	7,20	6,80	6,50	5,80	-19,30	-10,40	-3,60

[1]*- за 9 місяців 2021 року*

[2]*-за прогнозними даними на 2022 рік*

**)Сформовано та розраховано автором на основі [40]*

Додаток Г.2

Фінансові результати авіакомпаній за регіонами світу за 2016-2021 роки

з прогнозними даними на 2022 рік

Комерційні авіакомпанії за регіонами	**Операційна рентабельність (EBIT margin), %**							**Чистий прибуток, млрд дол.США**						
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021[1]**	**2022[2]**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021[1]**	**2022[2]**
Світ в цілому	8,50%	7,50%	5,70%	5,20%	-30%	-11%	-2,70%	34,20	37,60	27,30	26,40	-137,70	-51,80	-11,60
Регіони:														
Північна Америка	13,70%	11,20%	9,10%	9,60%	-32%	-5,20%	4,80%	17,00	17,80	14,50	17,40	-35,10	-5,50	9,90
Європа	6,10%	7,90%	6,20%	4,80%	-32%	-17%	-5,90%	8,50	8,90	9,10	6,50	-34,50	-20,90	-9,20
Азія та Тихоокеанський регіон	7,40%	6,30%	4,70%	3,70%	-28%	-14%	-9,10%	7,40	10,50	6,10	4,90	-45,60	-11,20	-2,40
Близький Схід	2,20%	-3,00%	-4,60%	-5,20%	-21%	-18%	-9,60%	1,30	0,10	-1,50	-1,50	-8,50	-6,80	-4,60
Латинська Америка	5,60%	6,20%	2,70%	2,90%	-34%	-18%	-9,70%	0,40	0,50	-0,80	-0,70	-11,90	-5,60	-3,70
Африка	1,10%	0,80%	1,50%	1,00%	-22%	-13%	-9,90%	-0,40	-0,20	-0,10	-0,30	-2,20	-1,90	-1,50

[1]*-за 9 місяців 2021 року*

[2]*-за прогнозними даними на 2022 рік*

**)Сформовано та розраховано автором на основі [40]*

Додаток Д

Показники діяльності авіаційного транспорту України

Показники	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (6 міс.)
Рівень свободи торгівлі, балів зі 100	74,9	75,0	75,1	75,8	76,0	76,3	76,3	74,7	74,1	71,1
Рівень свободи інвестицій, балів зі 100	53,3	54,2	57,3	57,9	58,2	59,9	59,7	58,7	58,6	57,8
Рівень фінансової свободи, балів зі 100	49,0	49,0	49,1	48,8	48,9	49,0	49,1	49,2	49,3	48,9
Індекс розвитку ІКТ	4,4	4,64	5,15	5,23	5,33	5,62	5,64	5,67	н/д	н/д
Кількість перевезених пасажирів, млн. осіб	5,828	5,218	4,503	4,620	5,756	6,794	7,854	13,705	4,797	2,009
Кількість іноземних туристів, тис. чол.	270,064	232,311	17,07	15,159	35,071	39,605	75,945	86,84	11,964	н/д
Експорт транспортних авіаційних послуг, млн дол.	1 485,09	1 299,12	1 071,26	853,61	882,84	1 091,77	1 221,61	1 419,72	802,19	422,75
Імпорт транспортних авіаційних послуг, млн дол.	635,91	628,31	431,03	466,93	357,46	452,39	695,72	757,82	319,90	219,85
Доходи населення у середньому за місяць, грн/міс	4144,5	4470,5	4563,3	5231,7	6238,8	8165,2	9904,1	12118,5	12432,3	12025,7
Середня відстань перевезення одного пасажира, км	2 010	1 794	1 547	1 789	1 803	1 876	1 928	2 066	1 721	1 933
Середня відстань перевезення однієї тонни вантажу, км	2 975	3 661	4 328	4 031	2 975	2 763	3 060	3 066	3 044	3 053

**) Сформовано автором на основі [45; 46; 47; 48; 49]*

Додаток Е

Таблиця Е.1

Матриця стандартизованих коефіцієнтів авіакомпаній за 2013-2020 роки

Авіакомпанії	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Кількість працюючих, осіб								
Lufthansa	0,0000	0,0124	0,0710	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Ryanair	0,5966	0,6117	0,6413	0,6154	0,6274	0,6219	0,5951	0,6263
Turkish Airlines	0,0045	0,0000	0,0000	0,0084	0,1827	0,0224	0,2345	0,2081
МАУ	1	1	1	1	1	1	1	1
Продуктивність праці, млн дол./робітника								
Lufthansa	1	1	1	1	1	1	1	0
Ryanair	0,150755	0,04838	0,27268	0,31635	0,24385	0,16321	0,10846	1
Turkish Airlines	0,132288	0,04869	0,18789	0,12971	0,15807	0	0,09231	0,21893
МАУ	0	0	0	0	0	0,00674	0	0,07961
Рентабельність послуг, %								
Lufthansa	1	1	1	0,9716	1	1	1	0,63928
Ryanair	0,508797	0,60437	0,72651	1	0,60641	0,77375	0,5306	1
Turkish Airlines	0,131568	0,29873	0,47434	0	0,08935	0,35121	0,03076	0,67319
МАУ	0	0	0	0,09572	0	0	0	0
Рентабельність активів (ROA), %								
Lufthansa	0,55978	0,81534	0,9104	0,36899	0,84888	0,96312	0,25888	0,79389
Ryanair	1	1	1	0,95422	1	1	0,23776	1
Turkish Airlines	0,112558	0,92832	0,97202	0	0,6675	0,9508	0	0,76949
МАУ	0	0	0	1	0	0	1	0
Обсяги продажу, %								
Lufthansa	1	1	1	1	1	1	1	0,44289
Ryanair	0,130052	0,12748	0,16063	0,18856	0,16737	0,1766	0,19594	1

Продовження табл.Е.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Turkish Airlines	0,284643	0,32133	0,31539	0,29372	0,29144	0,34028	0,35904	0,71426
МАУ	0	0	0	0	0	0	0	0
Рівень завантаженості місць, %								
Lufthansa	1	1	0,7234	0,5036	1	0,45714	1	0,13838
Ryanair	0,128342	0,84848	1	1	0,56061	1	0	1
Turkish Airlines	0,770053	0,92641	0,45745	0,17986	0,72727	0,49286	0,95402	0,37337
МАУ	0	0	0	0	0	0	0,62069	0
Рентабельність власного капіталу (ROE), %								
Lufthansa	1	0,99	0,00	0,69	0,90	0,15	1,00	0,03
Ryanair	0,265525	0,89	0,29	1,00	1,00	0,20	0,79	0,35
Turkish Airlines	0	1,00	0,44	0,25	0,00	0,00	0,70	0,00
МАУ	0,084858	0,00	1,00	0,00	0,06	1,00	0,00	1,00
EBIT								
Lufthansa	1	1	1	1	1	1	0,58754	0
Ryanair	0,774769	0,90157	0,83098	0,50082	0,54322	0,60696	0,42586	0,66793
Turkish Airlines	0,405017	0,40866	0,62302	0	0,66756	0,8379	1	1
МАУ	0	0	0	0,07454	0	0	0	0,24465
EBITDA								
Lufthansa	1	1	1	1	1	1	0,93107	0,8886
Ryanair	0,433459	0,49799	0,35685	0,43767	0,37791	0,36337	0,3468	0,40176
Turkish Airlines	0,474385	0,55898	0,6347	0,47949	0,60211	0,66773	1	1
МАУ	0	0	0	0	0	0	0	0
Чистий прибуток								
Lufthansa	1	1	1	1	1	1	1	0,03618
Ryanair	0,444049	0,44267	0,51048	0,88289	0,56199	0,67062	0,4345	1
Turkish Airlines	0,210243	0,48648	0,62961	0	0,09534	0,34844	0,38684	0
МАУ	0	0	0	0,04164	0	0	0	0,5386
Рентабельність продаж								
Lufthansa	0,018898	0,06774	0,47779	0,15432	0,25266	0,98025	0	0,21697

Продовження табл.Е.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ryanair	1	1	1	1	1	1	1	0,19027
Turkish Airlines	0,061628	0,30555	0,98701	0	0,27641	0,9866	0,32879	0
МАУ	0	0	0	0,31224	0	0	0,57651	1
Рентабельність реклами								
Lufthansa	0,458711	0	0,62899	0,0504	1	0	0	0
Ryanair	0,741213	0,90367	1	1	0	0,35527	1	1
Turkish Airlines	1	1	0,3796	0	0,24999	0,74538	0,66868	0,6498
МАУ	0	0,65482	0	0,68845	0,50924	1	0,53111	0,24861
Кількість літаків та повітряних суден								
Lufthansa	1	1	1	1	0,8309	0,82713	0,4733	0,45093
Ryanair	0,877483	0,84591	0,8567	0,97143	1	1	1	1
Turkish Airlines	0,692053	0,73585	0,82866	0,94921	0,84548	0,7766	0,75728	0,75
МАУ	0	0	0	0	0	0	0	0
Середній вік повітряних суден								
Lufthansa	0,162162	0,05882	0,07692	0	0,05128	0	0,21053	0,27632
Ryanair	0,945946	1	0,92308	1	0,97436	1	1	1
Turkish Airlines	1	0,79412	1	0,95455	1	1	0,79532	0,86842
МАУ	0	0	0	0,02273	0	0,2973	0	0

**)Розраховано автором*

Таблиця Е.2

Матриця стандартизованих показників авіакомпаній перемножених на ваговий коефіцієнтів за 2013-2020 роки

Авіакомпанії	Показник	ВК	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Lufthansa	Кількість працюючих	0,025	0	3,9E-06	0,00013	0	0	0	0	0
Ryanair		0,025	0,0089	0,00935	0,01028	0,00947	0,00984	0,00967	0,00885	0,0098056
Turkish Airlines		0,025	5,1E-07	0	0	1,8E-06	0,00083	1,3E-05	0,00138	0,0010825
МАУ		0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025
Lufthansa	Продуктивність праці	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0
Ryanair		0,025	0,00057	5,9E-05	0,00186	0,0025	0,00149	0,00067	0,00029	0,025
Turkish Airlines		0,025	0,00044	5,9E-05	0,00088	0,00042	0,00062	0	0,00021	0,0011982
МАУ		0,025	0	0	0	0	0	1,1E-06	0	0,0001585
Lufthansa	Рентабельність послуг	0,025	0,025	0,025	0,025	0,0236	0,025	0,025	0,025	0,0102169
Ryanair		0,025	0,00647	0,00913	0,0132	0,025	0,00919	0,01497	0,00704	0,025
Turkish Airlines		0,025	0,00043	0,00223	0,00562	0	0,0002	0,00308	2,4E-05	0,0113296
МАУ		0,025	0	0	0	0,00023	0	0	0	0
Lufthansa	Рентабельність активів (ROA)	0,025	0,00783	0,01662	0,02072	0,0034	0,01802	0,02319	0,00168	0,0157566
Ryanair		0,025	0,025	0,025	0,025	0,02276	0,025	0,025	0,00141	0,025
Turkish Airlines		0,025	0,00032	0,02154	0,02362	0	0,01114	0,0226	0	0,0148028
МАУ		0,025	0	0	0	0,025	0	0	0,025	0
Lufthansa	Обсяги продажу	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,0049039
Ryanair		0,025	0,00042	0,00041	0,00065	0,00089	0,0007	0,00078	0,00096	0,025
Turkish Airlines		0,025	0,00203	0,00258	0,00249	0,00216	0,00212	0,00289	0,00322	0,0127541
МАУ		0,025	0	0	0	0	0	0	0	0
Lufthansa	Рівень завантаженості місць	0,025	0,025	0,025	0,01308	0,00634	0,025	0,00522	0,025	0,0004787
Ryanair		0,025	0,00041	0,018	0,025	0,025	0,00786	0,025	0	0,025

Продовження табл. Е.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Turkish Airlines		0,025	0,01482	0,02146	0,00523	0,00081	0,01322	0,00607	0,02275	0,0034851
МАУ		0,025	0	0	0	0	0	0	0,00963	0
Lufthansa	Рентабельність власного капіталу (ROE)	0,0725	0,0725	0,07	0,00	0,03	0,06	0,00	0,07	0,00
Ryanair		0,0725	0,00511	0,06	0,01	0,07	0,07	0,00	0,05	0,01
Turkish Airlines		0,0725	0	0,07	0,01	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00
МАУ		0,0725	0,00052	0,00	0,07	0,00	0,00	0,07	0,00	0,07
Lufthansa	EBIT	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,02503	0
Ryanair		0,0725	0,04352	0,05893	0,05006	0,01818	0,02139	0,02671	0,01315	0,0323445
Turkish Airlines		0,0725	0,01189	0,01211	0,02814	0	0,03231	0,0509	0,0725	0,0725
МАУ		0,0725	0	0	0	0,0004	0	0	0	0,0043395
Lufthansa	EBITDA	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,06285	0,0572466
Ryanair		0,0725	0,01362	0,01798	0,00923	0,01389	0,01035	0,00957	0,00872	0,011702
Turkish Airlines		0,0725	0,01632	0,02265	0,02921	0,01667	0,02628	0,03233	0,0725	0,0725
МАУ		0,0725	0	0	0	0	0	0	0	0
Lufthansa	Прибуток	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	0,0725	9,492E-05
Ryanair		0,0725	0,0143	0,01421	0,01889	0,05651	0,0229	0,03261	0,01369	0,0725
Turkish Airlines		0,0725	0,0032	0,01716	0,02874	0	0,00066	0,0088	0,01085	0
МАУ		0,0725	0	0	0	0,00013	0	0	0	0,0210317
Lufthansa	Рентабельність продаж	0,115	4,1E-05	0,00053	0,02625	0,00274	0,00734	0,1105	0	0,0054137
Ryanair		0,115	0,115	0,115	0,115	0,115	0,115	0,115	0,115	0,0041634
Turkish Airlines		0,115	0,00044	0,01074	0,11203	0	0,00879	0,11194	0,01243	0
МАУ		0,115	0	0	0	0,01121	0	0	0,03822	0,115
Lufthansa	Рентабельність реклами	0,115	0,0242	0	0,0455	0,00029	0,115	0	0	0
Ryanair		0,115	0,06318	0,09391	0,115	0,115	0	0,01451	0,115	0,115
Turkish Airlines		0,115	0,115	0,115	0,01657	0	0,00719	0,06389	0,05142	0,0485574
МАУ		0,115	0	0,04931	0	0,05451	0,02982	0,115	0,03244	0,0071081
Lufthansa	Кількість літаків та повітряних суден	0,165	0,165	0,165	0,165	0,165	0,11392	0,11288	0,03696	0,0335514
Ryanair		0,165	0,12705	0,11807	0,1211	0,15571	0,165	0,165	0,165	0,165
Turkish Airlines		0,165	0,07902	0,08934	0,1133	0,14866	0,11795	0,09951	0,09462	0,0928125

Продовження табл. Е.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
МАУ		0,165	0	0	0	0	0	0	0	0
Lufthansa	Середній вік повітряних суден	0,165	0,00434	0,00057	0,00098	0	0,00043	0	0,00731	0,0125978
Ryanair		0,165	0,14764	0,165	0,14059	0,165	0,15665	0,165	0,165	0,165
Turkish Airlines		0,165	0,165	0,10405	0,165	0,15034	0,165	0,165	0,10437	0,1244356
МАУ		0,165	0	0	0	8,5E-05	0	0,01458	0	0

**)Розраховано автором*