

УДК 338.242

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-1-3>**Скиба М.В.**кандидат наук з державного управління, доцент,
директор

Громадської організації «Інститут освіти та суспільного розвитку»

Skyba Maryna

NGO "Institute of Education and Social Development"

ІНВЕРСІЯ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВИКЛИКІВ ГЛОБАЛЬНОЇ ПАНДЕМІЇ

INVERSION OF THE FUNCTION OF REGULATION OF PASSENGER AIR TRANSPORTATION IN GLOBAL PANDEMIC

У статті шляхом аналізу наукових джерел з тематики державного регулювання ринку пасажирських авіаперевезень доведено, що дана проблематика є актуальною, важливою, привертає увагу багатьох вчених, а також виявлено альтернативність та багатоваріантність методів, засобів та інструментів регулювання. У статті автором наведені основні висновки з проведеного опитування громадської думки щодо ринку пасажирських авіаперевезень. Автором підкреслено, що своєчасне вжиття антикризових заходів державою, дозволило обмежити негативний вплив на ринок авіаційних перевезень чинників обумовлених спалахом глобальної пандемії. Проведене дослідження доводить доцільність державного втручання в економічні процеси на певний період. Держава має вдаватись до превентивних заходів, мінімізуючи вплив кризових явищ. В періоди наростання дії чинників, обумовлених кризовими явищами та загостренням ситуацій вплив держави є доцільним і має зменшуватись в період їх затухання.

Ключові слова: державне регулювання, ринок пасажирських авіаперевезень, глобальна пандемія.

Passenger air transportation is important for such spheres as tourism, local business, investment, foreign trade, etc. The number of passenger air transportation in the world increased before the global pandemic. The dynamic of growing the numbers of passenger air transportation in the world immediately interrupted the cause of the global pandemic. The main goal of the article is to research the main reasons for public regulation of passenger air transportation. The author used the scientific method to archive the goal of research. For example, in the article author representatives, the main results of the analysis of scientific sources on the subject of public administration of market of the passenger air transportation. The author used the statistic method to analyzed the situation of the market of passenger air transportation and investigated the main trends in this market. Therefore, the author used the statistic method for comparative analyses of the market of passenger air transportation in Ukraine and other countries. The author used the sociology method for monitoring public view and opinion on regulation of the market of passenger air transportation. The author investigated that this problem is relevant, important, attractive to the attention of many scientists, and also revealed the alternative and multivariate methods, means, and instruments of regulation. According to the respondents, the main factors that influenced the reduction of passenger air traffic in the period from 2019-to 2021 were: termination of air services and closure of the borders; fear of traveling during the COVID-19 pandemic, declining incomes. Most respondents agreed that state measures to restrict air travel during the pandemic were appropriate. In the article, the author shows that prevented, direct measures of public regulation on the air transportation market in times of crisis. The author says that the anti-crisis measures were necessary to reduce the negative impact on the air transportation market in the global pandemic. The role of the state can be minimized in case of stabilization of the situation.

Key words: public administration, passenger air transportation, market, global pandemic.

Постановка проблеми. Сійка тенденція десятирїчї і була пов'язана із: збїльшенням щодо зростання кїлькостї пасажирських авїа-кїлькостї лоукостерїв та зменшенням вар-перевезень, яка тривала впродовж останнїх-тостї авїаквиткїв, збїльшенням доходїв насе-

лення (зростання середнього класу, особливо в Китаї), зростанням витрат на інфраструктуру аеропортів (збільшення пропускної здатності) раптово перервалася у зв'язку із спалахом глобальної пандемії, яка розпочалась в Китаї та поширилась на весь світ. Розгортання пандемії у світі, зменшило більш ніж на 50% кількість авіапасажирів в усьому світі, значно зменшився рівень доходів від авіаперевезень, скоротився рівень доходів авіакомпаній. Варто зазначити, що пасажирські авіаперевезення відіграють важливу роль в процесі підтримки та розвитку туризму, місцевого бізнесу, стимулювання іноземних інвестицій, міжнародної торгівлі та ін. Розгортання «коронакризи» у світі привернуло увагу наукової спільноти до проблематики державного регулювання економіки, зокрема, втручання держави в економічні процеси у сфері транспорту. Держава застосовуючи різноманітні інструменти, засоби, механізми державного регулювання має створювати сприятливі умови для розвитку ринку пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Тематику державного регулювання економіки, інституціональних змін висвітлювали у своїх працях такі провідні українські вчені, як: В.М. Геєць, А.А. Гриценко, Я.А. Жаліло та багато інших. В.М. Геєць відстоюючи позиції еволюційно-інституційного забезпечення економічного розвитку, пропонує функціональний розподіл повноважень, цілей і дій основних суспільних акторів у моделях демократичного капіталізму, що дозволяє використовувати підхід, заснований на еволюційному та інституційному забезпеченні економічного розвитку [1]. Можна погодитись із думкою А.А. Гриценка щодо застосування в умовах дестабілізаційного впливу глобалізації на слабкі відкриті економіки адекватних ситуації господарських механізмів, які поєднують ринкові та неринкові методи організації економічної діяльності, а також щодо необхідності зміни парадигми економічного мислення, яке повинно бути не абстрактноринковим, а симультанним, включати в себе розуміння як ринкових, так і неринкових, реципрокних, натуральногосподарських та інших зв'язків у їх внутрішній взаємозалежності [2, с. 46]. Варто зазначити, що тематика державного регулювання та ролі держави в економіці привертає увагу представників багатьох напрямків економічної думки протягом не одного століття (наприклад, А. Сміт, вважав, що держава має виконувати роль «нічого вартового» здійснюючи оборонну функцію країни, захист прав власності, правосуддя, вироблення суспільних благ та ін.). Представники неокласичної школи наголошували на

необхідності втручання держави з метою мінімізації таких «провалів» ринку, як: асиметричність інформації, недосконала конкуренція, наявність зовнішніх ефектів та ін. Вони визнавали необхідність виробництва суспільних благ державою, реалізації антимонопольної та фінансової політики тощо. Бодров В.Г. наголошував на необхідності створення інституційного середовища, яке б стимулювало економічне зростання на основі структурно-інноваційних перетворень [3]. Жаліло Я.А. підкреслював, що найреволюційніші та найпрогресивніші наміри залишаться на папері, якщо вони не набудуть позитивного відгуку у поведінці численних діючих економічних суб'єктів, кожний з яких буде власну стратегію, яка забезпечує його базисні цілі – власні відтворення і розвиток. З цих «мікростратегій», нанизаних на канву національних інтересів, завдань і пріоритетів і має «ткатися» «полотно» успішної стратегії держави [4]. Можна погодитись, що ключовим критерієм оцінки результативності економічної стратегії держави є становлення в господарській системі економічно ефективних та соціально відповідальних суб'єктів корпоративного типу, які своєю відповідною економічною діяльністю дають імпульс довгостроковому економічному розвитку з самопідсилювальним (синергетичним) ефектом розширеного економічного відтворення для переважного числа суб'єктів суспільства. Застосування інституціонального підходу дозволяє досягти найбільш достовірних, близьких до реальності результатів [5]. Л.В. Дейнеко, О. Циплицька розглядали теоретичні аспекти інституціонального механізму модернізації промислового сектора [6]. О.І. Никифорок дослідила основні течії теорії інституціоналізму та неінституціоналізму, виокремила напрям досліджень, що останніми роками сформувався у вітчизняній науці (спрямований на дослідження ендогенної або ендогенно-екзогенної модернізації держави на засадах лібералізму з оцінкою мінімізації дії зовнішніх факторів на її внутрішній розвиток) [7]. Грущинська Н.М. проаналізувала міжнародну спеціалізацію національної економіки в умовах глобальної конкуренції та визначила особливості трансформації спеціалізації країн пострадянського простору в контексті співпраці із СОТ, а також довела необхідність модернізації економічного потенціалу національної економіки на посттрансформаційному етапі [8]. Смерічевський С.Ф. та Гура С.М. здійснили діагностику стану та розвитку пасажирського авіаційного транспорту в Україні протягом 2010–2020 років для з'ясування причинно-наслідкових кількісних, якісних, структурних змін [9, с. 48-51].

Вивчення та аналіз останніх досліджень і публікацій з тематики державного регулювання економіки та ринку пасажирських авіаперевезень, зокрема, дозволяє стверджувати, що ця тематика є актуальною, важливою та привертає увагу багатьох вчених. У наукових джерелах відсутня єдина позиція щодо ролі та механізмів втручання держави в економічні процеси, а вчені, будучи прихильниками різних наукових шкіл, пропонують різноманітні, подекуди альтернативні методи, засоби та інструменти регулювання.

Метою дослідження є аналіз стану пасажирських авіаперевезень в Україні в умовах розгортання «коронакризи» та з'ясування доцільності державного втручання в економічні процеси, зокрема, на ринку пасажирських авіаперевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Застосовуючи структурний підхід транспорт можна розглядати в складі галузевої структури економіки, який поряд з іншими елементами здійснює вплив на економічний розвиток країни та формує внесок в економічне зростання. Більш детальна структуризація дозволяє виокремити авіаційний транспорт як елемент транспортної сфери України. Авіаційний транспорт є важливою складовою та системним елементом глобального соціально-економічного прогресу, який має важливе значення для економічного розвитку країни. На сьогодні, на ринку пасажирських авіаперевезень існує низка проблем, які мають системний характер і накопичувались не одне десятиріччя. Так, на початку 90-х років ХХ ст. різке зменшення кількості перевезених авіапасажирів відбувалось переважно під впливом чинників обумовлених дією трансформаційних процесів та становлення ринкової економіки. У 1993 році кількість перевезених авіапасажирів зменшилась

майже у чотири рази у порівнянні з 1992 роком (рис. 1). Трансформація економіки, розрив коопераційних зв'язків, структурна криза, лібералізація економіки, гіперінфляція, зниження доходів населення та інші чинники вплинули на загальну кількість перевезених авіапасажирів.

Глобальна фінансова криза, яка розпочалась у світі у 2007 році, не оминула ринок пасажирських перевезень. Під впливом чинників, обумовлених дією глобальної фінансової кризи в Україні у 2007 році відбулось зменшення кількості перевезених авіапасажирів. Проте, ринок авіапасажирських перевезень доволі швидко відновився і вже у 2008 році перевищив показник 2006 року. У 2011 році, після завершення світової фінансової кризи та відновлення економічного зростання в країнах світу вдалось не тільки вийти на докризовий рівень, а й суттєво збільшити кількість пасажирських авіаперевезень.

Хвиля зменшення кількості перевезених авіапасажирів в Україні наростала під дією чинників, обумовлених зовнішньою агресією. Військові дії, які розпочались на Сході України, призупинення дії у травні 2014 року Донецького аеропорту та невідновна втрата об'єктів транспортної інфраструктури мали вплив на зменшення кількості перевезених авіапасажирів. Євроінтеграційні прагнення надали нового дихання ринку авіапасажирських перевезень, а отримання Україною безвізу позитивним чином позначились на зростанні кількості перевезених міжнародних авіапасажирів. Опитування громадської думки, доводить, що внутрішні авіаперевезення є менш популярними за міжнародні. Громадяни найбільше довіряють таким авіакомпаніям як: «Міжнародні авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «Sky Up» та ін. У 2016-2017 рр. вдалось відновити позитивну динаміку, перевищити показники

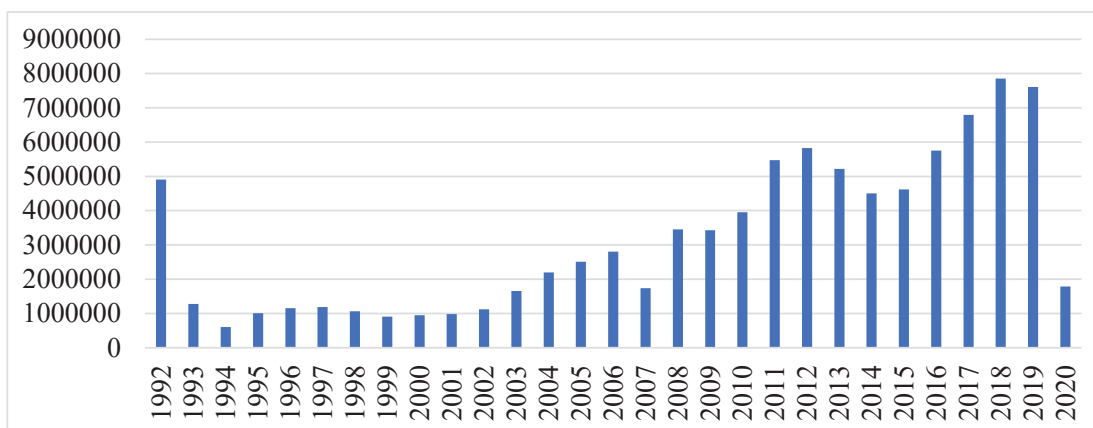


Рис. 1. Динаміка загальної кількості перевезених авіапасажирів в Україні, 1992-2020 рр.

Джерело: побудовано за даними [10]

2013-2014 рр. та забезпечити високі темпи зростання кількості перевезених авіапасажирів. За даними ДАСУ, у 2016 році відбувалось відновлення ринку пасажирських авіаперевезень [11]. Так, обсяги пасажирських авіаперевезень здійснені українськими авіакомпаніями перевищили показник «докризисного» 2013 року на 2,1 %, у 2017 році на 30,1 %. На думку НАСУ, зростання обсягів пасажирських авіаперевезень було пов'язано з розвитком сектора міжнародних повітряних авіаперевезень (регулярні польоти між Україною та країнами світу упродовж 2016 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу (у 2017 р. – 43, у 2018 р. – 46) та 28 іноземних авіакомпаній (у 2017 р. – 29) до 27 країн світу, у тому числі у 2016 році – дві нові авіакомпанії “SprintAir” з Польщі та “AirSerbia” з Сербії) [11]. У 2017 році серед нових іноземних авіакомпаній перельоти здійснювали такі компанії, як: “Qatar Airways” з Катару, “Ernest SpA” з Італії, “Kish Air” з Ірану. Розширювалась географія міжнародних регулярних польотів, розвивались маршрутні мережі іноземних авіакомпаній [11]. Поступово за три роки (2016-2018 рр.) обсяги пасажирських авіаперевезень збільшились майже вдвічі (у 2018 році в порівнянні з відповідним показником 2015 року). Кількість авіапасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, зростала щороку в середньому на чверть, разом з цим обсяги пасажирських авіаперевезень більш як у півтора разу у 2018 р. перевищили рівень 2013 р. За підсумками 2019 р. кількість перевезень пасажирів авіаційним транспортом зросла до 13,7 млн, що становило 109,4% до січня-грудня 2018 року [11].

Основними чинниками, що вплинули на зростання обсягів пасажирських перевезень у період з 2016-2018 рр. були: зростання рівня доходів населення, розширення географії міжнародних регулярних польотів як вітчизняних, так і іноземних авіаперевізників, розвиток

маршрутних мереж іноземних авіакомпаній, розвиток сектора міжнародних повітряних перевезень, поява нових авіаперевізників, у т.ч. іноземних, на українському ринку авіаперевезень та ін.

У 2020 році ринок авіаперевезень в Україні, як і в більшості країнах світу, в умовах глобальної пандемії набув рекордного звуження та зменшення значень показників за підсумками року у порівнянні з 2019 роком. Загальна кількість перевезених авіапасажирів у 2020 році зменшилась у два з половиною рази в усіх країнах світу загалом (Таблиця 1).

Варто зазначити, що обсяг попиту на послуги пасажирських авіаперевезень є високим серед пасажирів країн з високим та середнім рівнем доходу, тоді як пасажирів з країн з низьким рівнем доходу відрізняються низьким попитом на зазначені послуги. У 2020 році у порівнянні з попереднім роком найбільше падіння на ринку авіапасажирівських перевезень спостерігалось в абсолютному значенні у країнах з високим доходом, найменше – у країнах з низьким та середнім рівнем доходу.

За методикою розрахунку Світового банку, загальна кількість перевезених авіапасажирів в країнах ЄС загалом зменшилась майже у 3,5 рази (Таблиця 2).

У 2020 році в Україні кількість перевезених авіапасажирів зменшилась у чотири рази до відповідного показника 2019 року (або на 5,8 млн. пас.). Найбільше падіння кількості пасажирських авіаперевезень у 2020 році у порівнянні з попереднім роком було характерним для таких країн ЄС, як: Словенія – в одинадцять разів, Німеччина, Фінляндія, Бельгія, Чехія у чотири рази. Найменше падіння кількості пасажирських авіаперевезень у 2020 році у порівнянні з попереднім роком було характерним для таких країн ЄС, як: Литва – 85,5 % до показника 2019 року, Греція та Франція зменшення значень відповідних показників у два рази.

Таблиця 1

**Динаміка загальної кількості перевезених авіапасажирів
в країнах світу за доходом, 2019-2020 рр.**

Країни	2019	2020	2019-2020	2019-2020
	млн. пас.	млн. пас.	абсолютне значення, млн. пас	відносне значення, %
Загалом всі країни світу	4557,61	1809,39	2748,22	39,70
Країни за доходами:				
високий	2689,47	897,86	1791,61	33,38
низький та середній	18,69	7,75	10,94	41,45
нижче середнього	486,53	203,39	283,15	41,80
середній	1847,93	903,50	944,43	48,89
вище середнього	1361,39	700,11	661,28	51,43

Джерело: побудовано автором за даними [10]

Таблиця 2

Динаміка загальної кількості перевезених авіапасажирів країнах ЄС, 2015-2021 рр.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2019-2020
	відносні показники, %					абсолютні показники, млн. пас
Литва	76,69	102,22	2,43	157,29	85,55	0,01
Греція	112,92	109,17	109,19	106,60	35,03	10,48
Франція	100,50	104,52	102,74	101,57	35,01	46,33
Румунія	101,44	119,97	110,96	114,71	31,73	3,84
Іспанія	110,09	107,38	112,72	109,33	30,10	61,68
Австрія	100,04	109,83	79,99	359,29	28,59	33,19
Португалія	103,13	121,61	108,98	126,95	28,21	15,83
Італія	101,80	90,27	103,64	101,90	28,10	19,96
Латвія	112,49	121,03	117,95	122,61	26,59	3,65
Польща	123,56	134,19	125,77	110,22	26,27	7,54
Чехія	119,85	134,63	162,39	61,53	24,95	4,09
Бельгія	109,35	109,02	99,73	104,69	24,66	10,76
Фінляндія	105,51	88,77	109,46	109,32	23,96	11,11
Німеччина	99,57	97,81	96,18	99,85	23,50	83,88
Словенія	96,57	107,68	100,71	79,44	9,03	0,79
Україна	124,59	118,03	115,61	96,81	23,55	5,81

Джерело: побудовано за даними [10]

Таблиця 3

Кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом в Україні, 2019- 2020 рр.

	Січень	Січень-лютий	Січень-березень	Січень-квітень	Січень-травень	Січень-червень	Січень-липень	Січень-серпень	Січень-вересень	Січень-жовтень	Січень-листопад	Січень-грудень
2019												
млн.	0,8	1,5	2,4	3,3	4,6	6,1	7,6	9,1	10,7	11,9	12,8	13,7
у % до відповідного періоду 2018 р.	111,1	110,6	112	111,5	110,6	111,6	111,2	110,9	110,3	110,3	110,5	109,4
2020												
млн.	0,8	1,5	2	2	2	2	2,3	3,1	3,8	4,3	4,5	4,8
у % до відповідного періоду 2019 р.	103,6	103,6	82,3	58,5	43,5	33	31	34,2	35,4	36	35,4	35

Джерело: побудовано за даними [12]

Як було зазначено вище, глобальна пандемія COVID-19 мала вплив на ринок пасажирських авіаперевезень. Результати опитування громадської думки доводять, що респонденти до глобальної пандемії набагато частіше користувались послугами авіаційного транспорту для здійснення поїздок закордон у порівнянні з періодом 2019-2021 рр. Для переміщення в межах України більшість опитаних респондентів віддавали перевагу іншим видам транспорту. На початку пандемії та у період її розгортання респонденти практично не користувались авіа-

ційним транспортом або користувались дуже мало. За методикою розрахунку Державної служби статистики України, загальна кількість перевезень пасажирів авіаційним транспортом зменшилась за підсумками 2020 року до 4,8 млн., що становило 35 % до відповідного періоду попереднього року.

У 2020 році в Україні, як і в більшості країнах світу, було прийнято низку нормативно-правових актів спрямованих на запобігання поширенню, мінімізації наслідків пандемії та ін. [11] Так, дія окремих НПА припиняла авіаспо-

лучення та закривала кордони для іноземців, встановлювала карантин та змінювала правила роботи транспортної інфраструктури в умовах карантину. Наприклад, Постанова КМУ «Питання перевезень авіаційним транспортом» визначала низку заходів, спрямованих на запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19 [13]. Даною Постановою КМУ було заборонено з 12 год. 00 хв. 24 березня 2020 р. до 22 травня 2020 р.: прийняття та відправлення повітряних суден, що виконують пасажирські перевезення осіб, які здійснюють подорож з туристичною метою; прийняття та відправлення повітряних суден, що виконують пасажирські перевезення, крім перевезень, які здійснюються через державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» або у разі неможливості прийняття та відправлення повітряних суден державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» – через державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» як резервне. Також, дана Постанова КМУ визначала, що у разі необхідності задоволення державних потреб прийняття та відправлення повітряних суден, що викону-

ють пасажирські перевезення, здійснюється за погодженням з відповідним міністерством. За підсумками 2020 року кількість міжнародних перевезень пасажирів авіаційним транспортом зменшилась у три рази, внутрішніх – у два рази.

Зменшились у 2020 році міжнародні пасажиропотоки в аеропортах України. Так, кількість міжнародних відправлень з аеропортів України зменшилась у 2020 році у 2,9 разу у порівнянні з 2019 роком, а кількість прибулих пасажирів в аеропорти України в 2020 році зменшилась у 2,8 разу у порівнянні з попереднім роком.

Внутрішні пасажиропотоки в аеропортах України також зменшились у 2020 році. Так, кількість внутрішніх відправлень пасажирів з аеропортів України зменшилась у 2020 році у 2,26 разу у порівнянні з 2019 роком, а кількість прибулих пасажирів в аеропорти України зменшилась у 2,25 разу.

У 2020 році на тлі глобальної пандемії зменшилась кількість осіб, які перетнули повітряний державний кордон. Так, у 2020 році кількість громадян України, які скористались повітряними воротами становила 6248,9 тис. осіб (у 2,4 разу менше у порівнянні з попереднім роком), кількість іноземних громадян –

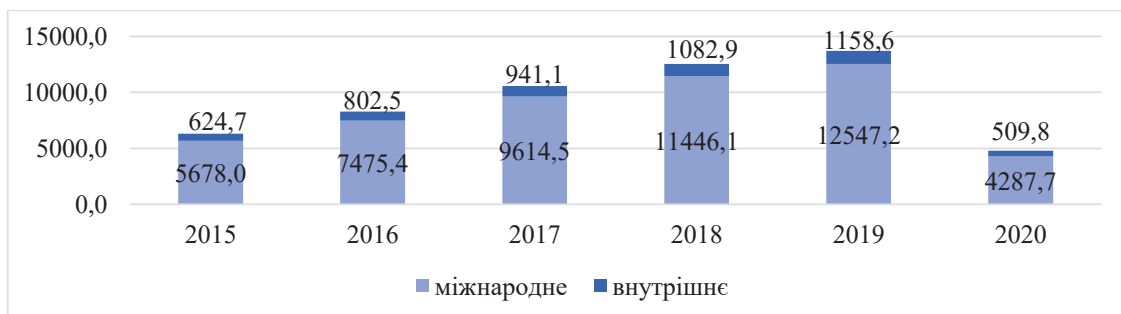


Рис. 2. Перевезення пасажирів авіаційним транспортом в Україні, 2015-2020 рр., тис.
Джерело: побудовано за даними [12]



Рис. 3. Міжнародні пасажиропотоки в аеропортах України, 2015-2020 рр.
Джерело: побудовано за даними [12]

1451,1 тис. осіб (у 3,7 разу менше у порівнянні з попереднім роком).

У 2020 році стала динаміка зростання кількості осіб, які перетнули державний кордон на в'їзд в Україну, яка тривала впродовж 2015-2019 рр., змінилась на протилежну. Різке зменшення кількості осіб, які в'їхали через повітряні ворота було характерним для 2020 року.

У 2020 році була перервана стала динаміка зростання кількості осіб, які перетнули державний кордон на виїзд з України, яка тривала

впродовж 2015-2019 рр. Кількість осіб, які скористались повітряними воротами для виїзду з України у 2020 році зменшилась до 3081,4 тис. громадян України та 748,3 тис. іноземних громадян.

За даними ДАСУ, було тимчасово майже призупинено як міжнародне (з 17 березня до 15 червня 2020 року), так і внутрішнє (з 24 березня до 5 червня 2020 року) пасажирське авіасполучення, для іноземних громадян обмеження в'їзду в Україну вводились

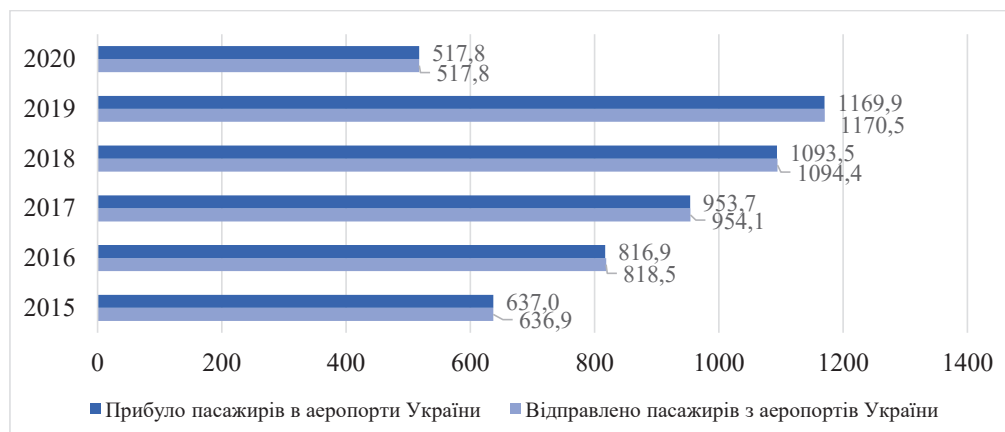


Рис. 4. Внутрішні пасажиропотоки в аеропортах України, 2015-200 рр.

Джерело: побудовано за даними [12]

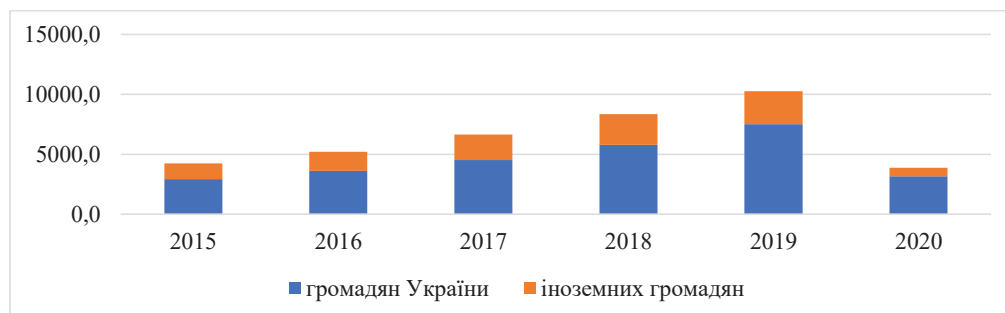


Рис. 5. Динаміка кількості осіб, які перетнули державний кордон на в'їзд в Україну, 2015-2020 рр., тис. осіб.

Джерело: побудовано за даними [12]

Таблиця 4

Пропуск осіб через повітряний державний кордон України, 2015-2020 рр.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
тис. осіб	8558,1	10406,5	13268,0	16746,9	20603,0	7700,0
% до загальної кількості осіб перетнувших державний кордон	11,8	13,4	16,0	19,8	24,0	26,1
громадян України	5917,4	7206,8	9028,1	11627,4	15139,8	6248,9
% до загальної кількості осіб перетнувших державний кордон	12,7	14,3	16,7	20,9	25,9	27,7
іноземних громадян тис. осіб	2640,7	3199,7	4239,9	5119,5	5463,2	1451,1
% до загальної кількості осіб перетнувших державний кордон	10,2	11,7	14,6	17,9	20,0	21,0

Джерело: побудовано за даними [12]



Рис. 6. Динаміка кількості осіб, які перетнули державний кордон на виїзд з України, 2015-2020 рр., тис. осіб

Джерело: побудовано за даними [12]

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. У I кварталі 2020 року скорочення у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило 17,7 %, а у II кварталі 2020 року зменшення становило 98,3 %. Темпи спаду обсягів перевезень у III кварталі 2020 року становили 61,4 %, у IV кварталі 2020 року – 66,2 %. Варто зазначити, що протягом 2020 року авіаційні перевезення здійснювали 14 українських авіаперевізників. За даними ДАСУ, найбільші обсяги перевезень у 2020 році було здійснено авіакомпаніями «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів» (сумарна частка ринку пасажирських перевезень зазначених українських авіакомпаній становила у 2020 році – 98%).

Опитування громадської думки доводить доцільність вжитих заходів держави щодо обмеження авіасполучення під час пандемії. Більшість респондентів відповіли схвально «Так» на запитання «Чи були на вашу думку доцільними заходи держави щодо обмеження авіасполучення під час пандемії?». Вжиті антикризові заходи дозволили обмежити негативний вплив на ринок авіаційних перевезень чинників обумовлених спалахом пандемії. Як видно з даних Таблиці 5, у другій половині 2021 року відбувалось поступове пожвавлення на ринку авіаперевезень, зростає пасажирообіг та кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом, проте показники пасажирських авіаперевезень не перевищували докризовий рівень.

За даними ДАСУ, за 2021 рік обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній збільшились порівняно з 2020 роком на 94,9% та становили 9348,5 тис. осіб, у т. ч. міжнародні – на 101,1% та становили 8622,9 тис. осіб. Також зросли пасажиропотоки через аеропорти України у 2021 році у порівнянні з попереднім роком

на 87,2% та становили 16221 тис. осіб, у т. ч. у міжнародному сполученні – на 93,4% та становили 14753 тис. осіб. Упродовж 2021 року українськими авіакомпаніями виконано 73,8 тисяч комерційних рейсів (зростання порівняно з попереднім роком – на 62,9%), у т. ч. міжнародних – 59,9 тисяч (зростання – на 69,7%) [11].

Висновки з проведеного дослідження.

Варто зазначити, що пасажирські авіаперевезення у світі відіграють важливу роль в процесі підтримки та розвитку туризму, місцевого бізнесу, стимулювання іноземних інвестицій, міжнародної торгівлі та ін. Збільшення кількості лоукостерів, зменшення вартості авіаквитків, збільшення доходів населення, зростання витрат на інфраструктуру аеропортів (збільшення пропускної здатності) позитивним чином впливало на зростання кількості пасажирських авіаперевезень впродовж останніх десятиріч. Розгортання глобальної пандемії, зменшило більш ніж на 50 % кількість авіапасажирів в усьому світі, значно зменшився рівень доходів від авіаперевезень, скоротився рівень доходів авіакомпаній.

Результати проведеного опитування громадської думки, що проводилось на початку 2022 року, доводять, що внутрішні авіаперевезення в межах України не набули достатньо великого попиту і поки що є менш популярними у порівнянні з міжнародними пасажирськими авіаперевезеннями. Можна погодитись з думкою громадськості, що основними чинниками, які вплинули на зростання обсягів пасажирських перевезень у період з 2016-2018 рр. були: зростання рівня доходів населення, розширення географії міжнародних регулярних польотів як вітчизняних, так і іноземних авіаперевізників, розвиток маршрутних мереж іноземних авіакомпаній, розвиток сектора міжнародних повітряних перевезень, поява нових авіаперевізників, у т.ч. іноземних, на українському ринку авіаперевезень та ін. На

Таблиця 5
Основні показники перевезень авіаційним транспортом в Україні у січні-грудні 2021 року

	Січень	Січень-лютий	Січень-березень	Січень-квітень	Січень-травень	Січень-червень	Січень-липень	Січень-серпень	Січень-вересень	Січень-жовтень	Січень-листопад	Січень-грудень
Пасажирообіг авіаційний транспорт	762,1	1546,4	2854,1	4169,9	5667,2	7380,3	9631,9	11744,2	13733,2	15963,4	17214,1	18410,0
	млн. пас. км											
	38,2	42,4	61,9	90,2	120,6	154,7	180,8	175,2	173,8	180,6	182,0	182,2
	У % до відповідного періоду 2020 р.											
Кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом	0,3	0,6	1,1	1,6	2,4	3,4	4,7	5,9	7,1	8,2	8,7	9,2
	млн.											
	34,6	37,4	55,8	82,8	120,0	168,4	199,6	190,7	186,7	191,8	192,3	191,7
	У % до відповідного періоду 2020 р.											

Джерело: побудовано за даними [12]

думку респондентів, основними чинниками, що вплинули на зменшення пасажирських авіаперевезень у період з 2019-2021 рр. були: припинення авіасполучення та закриття кордонів; страх подорожувати під час пандемії COVID-19, зменшення рівня доходів населення. Більшість опитаних респондентів погодились, що заходи держави щодо обмеження авіасполучення під час пандемії були доцільними.

Отже, своєчасне вжиття антикризових заходів державою, дозволило обмежити негатив-

ний вплив на ринок авіаційних перевезень чинників обумовлених спалахом глобальної пандемії. Проведене дослідження доводить доцільність державного втручання в економічні процеси на певний період. Держава має вдаватись до превентивних заходів, мінімізуючи вплив кризових явищ. В періоди наростання дії чинників, обумовлених кризовими явищами та загостренням ситуацій вплив держави є доцільним і має зменшуватись в період затухання дії чинників, обумовлених кризовими явищами.

Список використаних джерел:

1. Феномен нестабільності – виклик економічного розвитку / заг. ред. В.М. Геєць. Київ: Академперіодика, 2020, 454 с.
2. Сучасна соціально-економічна динаміка: реалії та перспективи для України: матеріали XIII Пленуму Правління Співки економістів України / заг. ред. В.В. Оскольський. Київ: ТОВ «Паперовий змії-ОПТ». 2021. 320 с.
3. Бодров В.Г. Трансформація економічних систем: концепції, моделі, механізми регулювання та управління: навч. пос. Київ: УАДУ, 2002. 104 с.
4. Жаліло Я.А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави: монографія. Київ: НІСД, 2009. 336 с.
5. Скиба М.В. Сутність та роль держави: інституціональний аспект. *Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Серія «Економіка і право»*. 2014. Вип. 24. С. 24–30.
6. Deineko L., Tsyplitska O. The institutional framework for industrial sector modernization: the essence and ways of improvement. *University Economic Bulletin*, 2020. Vol. 45. P. 73–84.
7. Інституціональне забезпечення функціонування виробничої інфраструктури України: колективна монографія / за ред. О.І. Никифорук. Київ, 2021. 400 с.
8. Грущинська Н.М. Міжнародна спеціалізація національної економіки в умовах глобальної конкуренції. Київ, 2013. 456 с.
9. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Системна економічна динаміка пасажирського авіаційного транспорту та інституціональні механізми її регулювання. Проблеми системного підходу в економіці. 2021. № 2 (82). С. 46–53.
10. Кількість перевезених авіапасажирів. *База статистичних даних світового банку*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?locations=UA> (дата звернення: 31.01.2022).
11. Офіційний сайт ДАСУ. URL: <https://avia.gov.ua> (дата звернення: 31.01.2022).
12. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua (дата звернення: 31.01.2022).
13. Питання перевезень авіаційним транспортом: Постанова КМУ від 23 березня 2020 р. № 228 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/228-2020-%D0%BF/print> (дата звернення: 31.01.2022).

References:

1. Geyec V.M. (2020). Fenomen nestabilnosti – viklik ekonomichnogo rozvitku [The phenomenon of instability is a challenge of economic development] Kiyiv: Akademperiodika [in Ukrainian].
2. Oskolskij V.V. (2021). Suchasna socialno-ekonomichna dinamika: realiyi ta perspektivi dlya Ukrayini [Modern socio-economic dynamics: realizations and prospects for Ukraine]. Materiali HIII Plenumu Pravlinnya Spilki ekonomistiv Ukrayini, Kiyiv: TOV "Paperovij zmij-OPT". pp. 320.
3. Bodrov V.H. (2020). Transformatsiya ekonomichnykh system: ponyattya, modeli, mekhanizmy rehulyuvannya ta upravlinnya [Transformation of economic systems: concepts, models, mechanisms of regulation and management]. navch. posibnyk, Kyiv: UADU. pp. 104. [in Ukrainian].
4. Zhalilo YA.A. (2009). Teoriya ta praktyka formuvannya efektyvnoyi ekonomichnoyi stratehiyi derzhavy [Theory and practice of forming an effective economic strategy of the state], Kyiv: NISD, pp. 336. [in Ukrainian].
5. Skyba M.V. (2014). Sutnist ta rol derzhavy: instytutsionalnyy aspekt. [The essence and role of the state: the institutional aspect]. *Naukovyy chasopys NPU imeni M. P. Drahomanova. Seriya "Ekonomika i pravo"*. no. 24. pp. 24–30.
6. Deyneko L., Tsyplitska O. (2020). Instytutsiyni osnovy modernizatsiyi promyslovoho sektoru: sutnist ta shlyakhy vdoskonalennya. [The institutional framework for industrial sector modernization: the essence and ways of improvement]. *Ekonomichnyy visnyk universytetu*. no. 45. pp. 73–84.

7. Nykyforuk O.I. (2021). Instytutsionalne zabezpechennya funktsionuvannya vyrobnychoyi infrastruktury Ukrainy. Kyiv, pp. 400.
8. Hrushchynska N.M. (2013). Mizhnarodna spetsializatsiya natsionalnoyi ekonomiky v umovakh hlobalnoyi konkurentsiyi. Kyiv, pp. 456.
9. Smerichevskyy S.F., Hura S.M. (2021). Systemna ekonomichna dynamika pasazhyrskoho aviatsiynoho transportu ta instytutsionalni mekhanizmy yiyi rehulyuvannya. [Systemic economic dynamics of passenger air transport and institutional mechanisms of its regulation]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi*, no. 2(82), pp. 46–53.
10. Kilkistperevezenykhaviapasazhyriv [Number of transported passengers]. Bazastatystychnykh danykh svitovoho banku. Available at: [https://data.worldbank.org/indicator/ IS.AIR.PSGR?locations=UA](https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?locations=UA) (accessed 31.01.2022)
11. Ofitsiynyy sayt DASU [Official site of DASU]. Available at: <https://avia.gov.ua> (accessed 31.01.2022)
12. Ofitsiynyy sayt Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: www.ukrstat.gov.ua (accessed 31.01.2022)
13. Pytannya perevezen aviatsiynym transportom: Postanova KМУ vid 23 bereznia 2020. no 228 [The issue of air transport: Resolution of the Cabinet of Ministers of March 23, 2020 № 228]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/228-2020-%D0%BF/print> (accessed 31.01.2022)