

Гаража О.П.

Національний авіаційний університет

Шевчук Д.О.

Національний авіаційний університет

Гаврилук С.О.

Національний авіаційний університет

ЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: АНАЛІЗ ТА ВИКЛИКИ

Економічна діяльність авіаційної галузі забезпечує національні інтереси стосовно ефективного функціонування транспортної інфраструктури господарського комплексу, сталого розвитку національної економіки, Авіаційна галузь сприяє розвитку експортно-імпорتنих та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Виявлено, що сучасна авіаційна галузь сприяє ліквідації головних потреб пасажирів та вантажів для різних галузей економіки за обсягом, проте якість не відповідає світовим стандартам. Виявлено, що конкурентоспроможність та ефективність авіаційної галузі, нормативно-правове забезпечення та розвиток приватно-державного партнерства, залучення приватних інвестицій є необхідними принципами для сталого розвитку авіаційної галузі та її економічної спроможності на світовому ринку організації авіаційних перевезень. Доведено, що для створення міцної національної безпеки та соціально-економічного розвитку країни необхідно сучасне оновлення матеріально-технічної бази авіаційних підприємств, державна фінансова підтримка, досконале техніко-технологічне обслуговування транспортної інфраструктури. Проаналізовано, що на ефективність діяльності авіаційної галузі впливають масова контейнеризація авіаційних перевезень, інтероперабельність з іншими системами у послідовному ланцюзі доставки вантажу, глобалізаційні процеси організації трансконтинентальних авіаційних перевезень, зниження цін на авіаційні перевезення для транспортних сполучень міжрегіонального рівня. Виявлено, що авіаційна галузь як складова частина транспортного комплексу України вимагає корінних структурних змін та оновлення матеріально-технічної бази, впровадження новітніх технологій перевезення організації авіаційних перевезень, впровадження найкращого світового досвіду щодо надання якісного обслуговування пасажирів та доставки вантажів згідно із сучасними потребами ринкової економіки, європейських та світових норм і стандартів якості. Встановлено, що ліквідація ключового аспекту критичного становища авіаційної галузі України та досягнення її сталого розвитку із залученням інноваційно-інвестиційних заходів потребує впровадження державної підтримки та розвитку приватно-партнерських відносин.

Ключові слова: авіація, стратегія, фінанси, економіка, підприємство, імпорт, експорт, рентабельність.

Постановка проблеми. Сучасна економічна діяльність відбувається в складних та динамічних процесах мінливості як внутрішніх, так і зовнішніх ринкових факторів, виявлення яких вимагає системного підходу, який ґрунтується на угрупованні диверсифікованих теоретичних напрямків економіки. Підтримка різноманітних форм підприємництва та організацій для забезпечення стабільності та сталого розвитку посилює складність цієї проблеми, оскільки мета та задачі суб'єктів економічної діяльності можуть зазнавати змін, що неоднозначно впливають на фінансово-економічні показники функціонування підприємств та організацій авіаційної галузі.

Аналіз досліджень та публікацій. Стан та проблеми функціонування транспортної галузі еконо-

міки нашої держави, формування інвестиційних стратегій при впровадженні інфраструктурних проєктів, оновлення транспортної інфраструктури та джерела для модернізації транспортної галузі широко розкриті у працях вітчизняних науковців: Н. М. Цебенко [1], Є. С. Чупрін, Д. В. Кондратенко, Є. М. Гелеверя [2], Н. А. Хрущ [3], В. М. Гурнак, І. О. Хоменко, Л. М. Волинець [4].

Концепція сталого розвитку у транспортній галузі з позицій економічного, екологічного та соціального підходу до її реалізації у транспортній системі із угрупованням основоположних принципів за чотирма напрямками запроваджена О. В. Бойко, З. П. Двудіт [5]. Вплив глобалізаційних факторів на сучасний розвиток транспортної

галузі з визначенням проблем та суперечностей формування ролі держави, спрямування її політики в умовах європейської інтеграції досліджено у роботах В. Л. Дикань, М. В. Корінь [6], Ю. О. Крихтіна [7]. Наразі у науковій літературі продовжуються дискурси стосовно узгодження сукупності факторів впливу на функціонування транспортної галузі, тому динамічність та мінливість розвитку ринку та поглиблення глобалізаційних процесів є актуальною та потребує більш детального дослідження.

Мета статті: дослідити функціонування, результативність та виклики економічної діяльності авіаційної галузі в транспортній системі України.

Виклад основного матеріалу. Динамічний економічний розвиток України може бути досягнутий на основі створення ефективної авіаційної галузі в транспортній системі України. Авіація є однією із стратегічно вагомих галузей національної економіки і інтеграційного компоненту в глобальну світову транспортну мережу. Спільне використання об'єктів авіаційної інфраструктури спонукає до активізації міжнародних економічних зв'язків та посилює світові напрями глобалізаційних відносин. Приблизно 1,1 % ВВП України у 2018 році створено вхідними потоками сектору повітряного транспорту та іноземними туристами, що прибули повітряним транспортом [8, с. 139]. Авіаційний транспорт характеризується високим середньорічним темпом зростання на рівні 10 % за останні 55 років на світовому ринку [8, с. 133]. Водночас, розвиток авіаційної галузі підтримує високий рівень продуктивності і поступове збільшення запитів на авіаційні послуги від підприємств інших галузей національної економіки, що обґрунтовано швидкою доставкою термінових

вантажів, маневреністю та оперативністю складання нових маршрутів, масштабність охоплення територій, гнучкість при зміні пасажиропотоків або вантажообігу. Авіаційні перевезення забезпечують швидке спрямування товарно-пасажирських та фінансово-інвестиційних потоків, прогнозно-інформаційних задумів розбудови регіонів, міст, країни в цілому. За останнє десятиліття експорт повітряних послуг знизився на 30 %, а імпорт зменшився лише на 11 %. Співвідношення експорту до імпорту авіаційних послуг найвище у 2020 р. – майже у 2,5 рази, а найменше у 2015 р. – майже у 1,8 рази (табл. 1).

Через територію України проходять важливі транзитні вантажопотоки, які забезпечують максимальний транспортний потенціал на основі вигідного географічного положення країни. Загальновідомо, що зручна транспортна інфраструктура стає базисом для організації та розвитку економіки держави, міжнародного співробітництва, приєднання до світових союзів та спільнот. Завдяки транспорту відбувається рух продукції від виробника до пунктів обігу та розподілення товарів між споживачами, тобто транспортна діяльність постійно забезпечує безперервність циклічного процесу товаровиробництва та товарообігу. Відтак, транспортна інфраструктура одночасно забезпечує стабільний розвиток національної економіки та підвищує якість життя населення країни. З цієї причини, сталий розвиток транспортної системи та стійка робота фізичних та юридичних осіб у сфері надання транспортних послуг підприємствам та населенню стає вкрай актуальним та економічно важливим важелем у розвитку економіки будь-якої держави. Ключовими елементами транспортної інфраструктури України є: автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний та авіаційних транспорт. Проте,

Таблиця 1

Аналіз експортно-імпортової діяльності на ринку послуг повітряного транспорту за період 2012–2021 рр.

Роки	Експорт послуг повітряного транспорту, тис. дол. США	Імпорт послуг повітряного транспорту, тис. дол. США	Експорт/імпорт повітряних послуг, %
2012	1485096,8	635913,1	234
2013	1299127,1	628311,8	207
2014	1071262,5	431037,6	249
2015	853618,5	466937,6	183
2016	882840,3	357465,0	247
2017	1091775,1	452397,3	241
2018	1221610,7	695720,1	176
2019	1419720,8	757823,3	187
2020	802191,7	319904,2	251
2021	1045326,7	566777,9	184
2021/2012, %	<i>70</i>	<i>89</i>	<i>79</i>

*Розраховано авторами на основі [9].

недоліком української транспортної системи стає розбіжність із європейськими стандартами, яка потребує реструктуризації та оновлення її складових елементів та приведення національних стандартів до європейських норм. Особливої та першочергової уваги заслуговують глобальні транспортні коридори, які з'єднують Україну та Європейський Союз. Подібна гармонізація включає оновлення рухомого складу, розширення залізничних і автомобільних шляхів, пристосування національної транспортної інфраструктури до міжнародних транспортних коридорів, нормативно-правове урегулювання пересування транснаціональних вантажів, осучаснення та модернізація авіаційного парку, сприяння та оновлення річкового та морського флоту на всіх рівнях його розподілу. Авіаційні перевезення вантажів становлять 0,1 млн т або 0,01 % від загального обсягу перевезень, що свідчить про низький рівень використання авіації для вантажообігу. В Україні найбільша кількість вантажів перевозиться автомобільним (більше 70 %) та залізничним транспортом (біля 20 %). Найменша кількість перевезень у авіаційному та водному транспортуванні вантажів. Трубопровідний транспорт використовується в межах 5–10 % для транспортування газу, нафти, тощо через територію країни у країни Європейського Союзу (табл. 2).

Наслідком інституціональних змін у внутрішній та зовнішній політиці транспортної сфери стало неефективне управління виробничою та фінансово-економічною діяльністю. Поряд з цим ураження авіаційної галузі відбулося на фоні загальносвітової економічної кризи, викликані пандемією. Карантинні заходи спричинили зменшення пасажиропотоку у авіаційній галузі, яка характеризується найбільшою часткою пасажирських перевезень серед інших видів транспорту. Зменшення фінансової стійкості авіаційної галузі не тільки негативно вплинуло на транспортну спроможність та розвиток транспортної системи країни, але й сповільнило розвиток національної економіки. Значний негативний вплив на економічний стан цивільної авіації мала гостра зовнішньополітична ситуація, впровадження рекомендацій з безпеки польотів багатьма міжнародними інституціями, прокладання маршрутів повз небезпечний повітряний простір. Починаючи з 2021 р. відбулося відновлення попиту на повітряні перевезення туристичними маршрутами, що мало позитивний вплив на ринку авіаційних перевезень. Базовим для порівняння визначено 2019 р., тому що в той час не було введено протиепідемічних обмежень. Таким чином, відновлення перевезень у 2021 р. дорівню-

вало 9348,1 тис. пасажирів або 68,2 % порівняно із 2019 р. [11]. Активізували авіаційну діяльність на ринку авіаційних перевезень 16 українських авіаліній. Найбільші обсяги авіаційних перевезень (93 %) здійснили чотири провідні авіалінії: «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів» [11]. З березня 2021 року запрацювала нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн», яка зайняла п'яту сходинку цього рейтингу [11]. Відтак, 9 вітчизняних авіаційних компаній проводили регулярні польоти до 42 різних країн світу, забезпечивши вдвічі більшу кількість пасажирів (2608,9 тис. чол.) транспортними послугами у 2021 р., ніж у порівнянні з 2020 р. Водночас, зростання завантаженості міжнародних регулярних рейсів українських авіаліній відбулося на 6,2 % і становило 75,2 % [11]. Розвиток міжнародного співробітництва та спільного використання повітряного простору України залучив до українських аеропортів 29 іноземних компаній, які здійснювали регулярні польоти із 34 різних країн світу. Позитивним моментом розвитку міжнародної співпраці є вихід на український авіаційний ринок чотирьох нових авіаційних перевізників Республіки Кіпр Cyprus Airways, перевізник Королівства Саудівська Аравія Flynas, перевізник Федеративної Республіки Німеччина Eurowings та британська авіакомпанія Ryanair UK. Відтак, відбулося збільшення обсягів перевезень іноземними авіалініями на ринку міжнародних регулярних сполучень на 83,4 % та склало 6096,8 пасажирів. Характеризуючи загальний обсяг регулярних перевезень пасажирів між різними країнами світу та Україною доля іноземних компаній досягла 70 %. У 2021 р. активно відкриваються нові маршрути на міжнародних регулярних пасажирських рейсах (23 од.) українськими авіаційними компаніями, а також іноземними авіаційними лініями (23 од.) [11]. Міжнародні перевезення поділяються на два види: регулярні та нерегулярні. У 2021 р. відбулося часткове відновлення регулярних міжнародних перевезень (36,6 %) у порівнянні із 2019 р. Проте, міжнародні нерегулярні перевезення українських авіаліній відновилися на 100 % і показали позитивну динаміку до подальшого зростання. Завдяки нерегулярним авіаційним перевезенням було обслуговувано 6013,4 тис. пасажирів від 13 авіакомпаній або на 10,9 % більше від 2019 р., який не мав протиепідемічних обмежень. Внутрішні регульовані польоти у межах повітряного простору 12 міст України здійснювали шість авіакомпаній: «Роза вітрів», «Міжнародні авіалінії України», «Мотор-Січ», «Скайап», «Біз Ейрлайн» та «Ейр Оушен Ейрлайнс». У 2021 р. було пере-

Таблиця 2

Авіаційні перевезення в транспортній системі перевезення вантажів за період 2017–2021 рр.

Вид транспорту	2017 р.		2018 р.		2019 р.		2020 р.		2021 р.	
	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%
залізничний	339	21,42	322	19,5	313	19,81	306	18,64	314	20,68
автомобільний	1122	70,92	1206	73,4	1147	72,64	1232	75,07	1121	73,84
водний	6	0,38	6	0,37	6	0,38	6	0,37	5	0,33
авіаційний	0,1	0,01	0,1	0,01	0,1	0,01	0,1	0,01	0,1	0,01
трубопровідний	115	7,27	109	6,63	113	7,16	97	5,91	78	5,14
Всього	1582,1	100	1643,1	99,91	1579,1	100	1641,1	100	1518,1	100

*Розраховано авторами на основі [10].

везено 713,8 тис. пасажирів внутрішніми регулярними рейсами, а коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел становив 70,7 % або на 8,1 % більше ніж з попереднім роком [11]. До 2015 р. відбувається спад авіаційних перевезень, а у 2016–2019 р. спостерігається значне зростання авіаційних перевезень пасажирів, у 2020 р. – спад, спричинений пандемією, а у 2021 р. – показано зростання, що повідомляє про відновлення діяльності з авіаційних перевезень пасажирів у зв'язку з зняттям протіепідемічних обмежень між різними країнами (табл. 3).

Таблиця 3

Характеристика обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом, тис. чол.

Рік	Обсяг перевезень авіаційним транспортом				
	Внутрішні		Міжнародні		Всього
2012	1285,4	16	6820,9	84	8106,3
2013	1210,1	15	6900,3	85	8110,4
2014	646,6	10	5828,6	90	6475,2
2015	624,7	10	5679,6	90	6304,3
2016	802,5	10	7475,3	90	8277,8
2017	941,4	9	9614,9	91	10556,3
2018	1082,9	9	11450,5	91	12533,4
2019	1158,6	8	12547,1	92	13705,7
2020	509,8	11	4287,7	89	4797,5
2021	725,8	8	8622,3	92	9348,1
2021/2012	56	50	126	110	115

Джерело: розраховано авторами на основі [11].

Транспортна галузь національної економіки потребує новітніх сучасних принципів щодо створення ефективної державної політики. Негативні наслідки для конкурентоспроможності й ефективного функціонування національної економіки має диспропорція у організації обсягів пасажирських та вантажних перевезень. Основними причинами є низький попит на авіаційні послуги потенційних платоспроможних клієнтів, слабка конкуренція авіаційного транспорту на ринку транспорт-

них послуг, і, як наслідок, авіаційний транспорт у 245 разів менше перевозить пасажирів, ніж автомобільний [12].

Головною задачею державної транспортної політики стає досягнення рівня транзитної держави шляхом організації ефективної системи клієнтоорієнтовного обслуговування, підвищення ефективності функціонування транспортно-дорожнього комплексу держави, розвиток партнерських відносин та конкурентних засад при здійсненні перевезень усіма видами транспорту.

Сталий розвиток авіаційних перевезень можливий при дотриманні таких умов: зменшення обмежень при виконанні польотів між різними країнами світу та нашою державою стосовно кількості залучених авіапідприємств, пунктів та частот; укладання Угоди про спільний авіаційний простір з Європейським Союзом; членство у складі Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), впровадження стандартів ІКАО у повітряний простір України, оновлення аеронавігаційної системи шляхом організації інфраструктури навігації, спостереження, зв'язку повітряного руху, організація вільних маршрутів у повітряному просторі (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS; впровадження терміналів для обслуговування пасажирів та вантажів на базі мультимодальних технологій із міжнародними стандартами якості обслуговування; формування із міжнародного аеропорту «Бориспіль» провідного вузла Східної Європи шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників; дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів у частині справляння аеропортових зборів відповідно до законодавства ЄС; реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків

відповідно до законодавства ЄС; створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС; підвищення ефективності діяльності Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами відповідно до законодавства ЄС для прийняття неупередженого рішення щодо інцидентів або актів незаконного втручання; запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, враховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до інфраструктури, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності [12].

За період 2017–2022 рр. фінансовий результат (сальдо) до оподаткування підприємств авіаційного транспорту має від’ємне значення, і лише у 2021 р. сальдо мало позитивне значення. У 2022 р. половина підприємств авіаційного транспорту отримала прибуток (1726,2 млн грн), а друга половина – збиток (10172,2 млн грн), який перебільшує прибуток на 8446 млн грн (табл. 4).

За період 2017–2022 рр. підприємства авіаційного транспорту одержали збиток, лише у 2021 р.

прибуток склав 815,9 млн грн, що показало значні темпи відновлення авіаційної галузі після пандемії. Рентабельність авіаційних підприємств не має постійності та стійкості. Подібна ситуація пояснюється наявністю сукупності проблемних питань, які негативно впливають на функціонування та розбудову авіаційних підприємств. Позитивна тенденція спостерігається у 2021 р. щодо рівня рентабельності від операційної діяльності – 2,2 %, а від усієї діяльності – 1,9 % (табл. 5).

Авіаційний транспорт є засобом обслуговування у рамках господарського комплексу країни. Ефективне функціонування підприємств багатьох інших галузей національної економіки напряму залежить від якісного обслуговування та своєчасної доставки пасажирів та вантажів. Одним із важливих факторів впливу на роботу авіаційного підприємства є досягнення достатнього рівня у сфері економічної безпеки. На даний час існує чимало дестабілізуючих чинників внутрішнього та зовнішнього характеру, які негативно впливають на розвиток та функціонування авіаційних підприємств. Наявність цілої низки недоліків у нормативно-правових актах законодавчої бази України, непомірне оподаткування, високі розцінки на ресурсне забезпечення створюють значні пере-

Таблиця 4

Фінансові результати до оподаткування підприємств авіаційного транспорту за період 2017–2022 рр.

Рік	Фінансовий результат (сальдо) до оподаткування, млн грн	Підприємства, які одержали			
		Кількість підприємств, %	Прибуток, млн грн	Кількість підприємств, %	Збиток, млн грн
2017	-961,2	55,4	388,5	44,6	1349,7
2018	-1421,4	68,5	1776,2	31,5	3197,6
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2020	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2021	1087,5	65,8	2078,4	34,2	990,9
2022	-8446	50,0	1726,2	50,0	10172,2
2022/2017	879	90	444	112	754

Джерело: розраховано авторами на основі [10].

Таблиця 5

Чистий прибуток (збиток) та рентабельність підприємств авіаційного транспорту за період 2017–2022 рр.

Рік	Чистий прибуток (збиток), млн грн	Підприємства, які одержали				Рівень рентабельності підприємств, %	
		Кількість підприємств, %	Прибуток, млн грн	Кількість підприємств, %	Збиток, млн грн	операційної діяльності	усієї діяльності
2017	-959,3	55,4	401,5	44,6	1360,8	-4,8	-2,2
2018	-1722,8	68,5	1474,9	31,5	3197,7	-2,6	-3,1
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2020	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2021	815,9	65,8	1819,4	34,2	1003,5	2,2	1,9
2022	-8624,7	50,0	1430,1	50,0	10054,8	-4,8	-26,3
2022/2017	899	90	356	112	739	100	1195,5

Джерело: розраховано авторами на основі [10].

шкоди щодо інвестиційної привабливості цього сектору, його розповсюдженню, сталому розвитку та економічному зростанню. Вирішенню гострих проблем авіаційних підприємств потребує: впровадження кращого світового досвіду для розвитку авіаційної галузі; підвищення якісних показників обслуговування пасажирів та доставки вантажів; розвиток зовнішньоекономічних та регіональних зв'язків та моделей мультимодальних перевезень; удосконалення державного управління авіаційної галузі; доступність процесу присвоєння статусу міжнародного аеропорту іншим регіональним аеропортам країни; залучення інвестицій та державної підтримки для розвитку авіаційних підприємств; запровадження ефективного механізму оподаткування з метою приваблення приватних капіталовкладень; зниження тарифів на авіаційні послуги підприємств цивільної авіації та збільшення конкурентоздатності на глобальному ринку авіаційних перевезень; розробка нормативно-правової бази стосовно належності та застосування безпілотних літальних апаратів.

Висновки. Таким чином, авіаційна галузь як складова частина транспортного комплексу Укра-

їни вимагає корінних структурних змін та оновлення матеріально-технічної бази, впровадження новітніх технологій перевезення організації авіаційних перевезень, впровадження найкращого світового досвіду щодо надання якісного обслуговування пасажирів та доставки вантажів згідно із сучасними потребами ринкової економіки, європейських та світових норм і стандартів якості. Ліквідація ключового аспекту критичного становища авіаційної галузі України та досягнення її сталого розвитку із залученням інноваційно-інвестиційних заходів потребує впровадження державної підтримки та розвитку приватно-партнерських відносин. Авіаційна галузь України володіє високим потенціалом через зручне географічне місцезнаходження. На одержання прибутку впливають вартість енергетичних ресурсів, валютний ринок, тарифний план та обсяг міжнародних перевезень. Перспективами для подальших досліджень є підвищення рівня економічної безпеки та збільшення державного фінансування авіаційної галузі в транспортній системі України з метою стабілізації функціонування господарського комплексу держави.

Список літератури:

1. Цебенко Н. М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України. Наукові записки. 1 (54), 2017. С. 82–98.
2. Чупрін Є. С., Кондратенко Д. В., Гелеверя Є. М. Аналіз та перспективи розвитку транспортної галузі України з позиції автотранспортних підприємств. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Випуск 24(3), 2019. С. 125–130.
3. Хрущ Н. А. Фінансово-аналітична діагностика діяльності підприємств автомобільного транспорту України. Економіка та суспільство. Випуск 15, 2018. С. 494–501.
4. Гурнак В. М., Хоменко І. О., Волинець Л. М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. Фінансові дослідження. № 1(4), 2018. С. 1–9.
5. Бойко О. В., Двудліт З. П. Сталий розвиток транспортної системи України. Науковий вісник НЛТУ України. Випуск 23.18, 2013. С. 94–103.
6. Дикань В. Л., Корінь М. В. Ефективність роботи транспортної системи в умовах глобалізації економічних систем. Вісник економіки і промисловості. № 33, 2011. С. 13–19.
7. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України. Теорія, методологія, практика: монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.
8. Овсак О. П., Ліскович Н. Ю. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. Причорноморські економічні студії. 48(1). 2019. С. 133–141.
9. Фризоренко А. Зовнішня торгівля України. Статистичний збірник Державна служба статистики України. 102 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ10_u.htm (дата звернення: 25.10.2023)
10. Вишневська О. Транспорт України за 2022 р. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. 98 с. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 25.10.2023)
11. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2021 рік. Статистична інформація. Державна авіаційна служба. 4 с.
12. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018>

Harazha O.P., Shevchuk D.O., Havryliuk S.O. ECONOMIC ACTIVITY OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE: ANALYSIS AND CHALLENGES

The economic activity of the aviation industry ensures national interests regarding the effective functioning of the transport infrastructure of the economic complex, the sustainable development of the national economy, the aviation industry contributes to the development of export-import and transit transportation of goods and passengers. It was found that the modern aviation industry contributes to the elimination of the main needs of passengers and cargo for various sectors of the economy in terms of volume, but the quality does not meet world standards. It was found that the competitiveness and efficiency of the aviation industry, regulatory and legal support and development of private-state partnership, attraction of private investments are necessary principles for the sustainable development of the aviation industry and its economic capacity in the world market of air transportation organization. It has been proven that in order to create strong national security and socio-economic development of the country, it is necessary to modernize the material and technical base of aviation enterprises, state financial support, and perfect technical and technological maintenance of the transport infrastructure. It has been analysed that the efficiency of the aviation industry is affected by the mass containerization of air transportation, interoperability with other systems in a continuous chain of cargo delivery, globalization processes of the organization of transcontinental air transportation, and the reduction of prices for air transportation for interregional transport connections. It was revealed that the aviation industry as a component of the transport complex of Ukraine requires fundamental structural changes and updating the material and technical base, the introduction of the latest transportation technologies of the organization of air transportation, the implementation of the best world experience in providing high-quality passenger service and cargo delivery in accordance with the modern needs of the market economy, European and world norms and quality standards. It was established that the elimination of the key aspect of the critical situation of the aviation industry of Ukraine and the achievement of its sustainable development with the involvement of innovation and investment measures requires the implementation of state support and the development of private-partnership relations.

Key words: aviation, strategy, finance, economy, enterprise, import, export, profitability.