

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) [www. economy.nayka.com. ua](http://www.economy.nayka.com.ua) | № 3, 2020 | 26.03.2020 p.

DOI: [10.32702/2307-2105-2020.3.63](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.3.63)

УДК 338.2:338.44+339.13

Ю. Л. Грінченко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування,
Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова
ORCID: 0000-0002-9439-5933

СПОЖИВЧА ЦІННІСТЬ ЯК ЧИННИК ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Y. Hrinchenko,
PhD in Economics, assistant professor,
assistant professor of the chair of marketing and business administration,
Odesa Mechnikov National University

THE CONSUMER VALUE AS A FACTOR FOR THE STATE POLICY OF THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY

Сталий розвиток будь-якої галузі національної економіки передбачає насамперед високу ефективність цієї галузі в створенні споживчої цінності. Спроможність галузевих агентів створювати ланцюги споживчої цінності, координувати свої дії задля її максимізації є передумовою такого розвитку. Авіаційна галузь є складним виробничо-сервісним комплексом, що поєднує велику кількість підприємств, з'єднаних в єдиному процесі надання послуг повітряного перевезення. Аналіз складових споживчої цінності, які є пріоритетними в сучасних умовах та визначають рівень задоволення споживача авіаційних послуг є важливою передумовою розробки ефективної державної політики забезпечення сталого розвитку авіаційної галузі. Окрім безпосередньо зручності, комфорту, швидкості, надійності та вартості подорожі, які є вирішальними факторами у виборі послуги авіаційного сполучення, державна політика має забезпечити доступ споживача до інформації на всіх етапах подорожі, захист та компенсації у випадку непередбачуваних обставин, доступність для людей з інвалідністю та прискорення аеропортових процедур.

The sustainable development of any industry implies foremost the high levels of efficiency of this industry in the context of consumer value creation. If the industry agents can create effective value chains by coordinating their actions to maximize it there are some implications for the sustainable industry development. The aviation industry is a complex production-service industry, which combine a large number of enterprises all involved in the common process of consumer value creation for the aviation transportation customers. Analysis of the components of the consumer value is an important prerequisite for securing the sustainable development of the aviation industry. Alongside of convenience, comfort, speed, safety and security, and price of the travel, which are the decisive factors for the consumer choice of the aviation transportation service, the state policy shall address the issues of providing all necessary information to a customer at any stage of the travel. Protection and compensation of a customer in case of unforeseen disruptions is also in the focus of the state policy for aviation regulation. Greater access and removal of all barriers for the people

with disabilities is also an important factor for customer satisfaction in the current conditions. Waiting in queues for passing cross-border and custom procedures is directly under responsibility of state institutions with cooperation with industry agents, primarily airports. The safety and security issues are growing in importance despite the fact the aviation industry remains the mode of transport with the lowest casualty rate. As new risks related to terrorist hazard, cybercrime, military attack and technical failure has appeared. The state policy is set to keep the high safety and security standards with providing assistance on national and international level on tracking and preventing risks. The level of consumer satisfaction within the aviation industry as the whole and by steps of the travel process will imply into the concept of customer value. This concept will shape the state policy for the sustainable development of the aviation industry alongside traditional economic, technology and investment factors.

Ключові слова: авіаційна галузь; сталий розвиток; державна політика; споживча цінність; ризики безпеки; регуляторна політика.

Key words: aviation industry; sustainable development; state policy; consumer value; security risks; regulatory policy.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Пошук ефективних інструментів державної політики стимулювання галузевого розвитку є одним із центральних напрямів сучасної економічної науки. Глобалізація, науково-технічний прогрес, формування нових виробничо-економічних відносин поставило перед державними інститутами нові задачі забезпечення сталого розвитку. В економічній площині сталий розвиток означає формування постійних джерел фінансування на основі прогнозу фінансово-економічних показників діяльності галузевих агентів та перспектив попиту. Авіаційна галузь за останні сорок років внаслідок поступової лібералізації, формування глобальної економіки та постійному економічному зростанню демонструвала стабільно високі показники зростання. Однак формування нових бізнес-моделей, утворення екосистеми авіаційної галузі, впровадження цифрових технологій вимагає переорієнтації державної політики розвитку авіаційної галузі на фактори споживчої вартості, особливо ті, де галузеві агенти потребують державного регуляторного втручання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичні засади аналізу розвитку авіаційної галузі закладено в роботах О.В. Андреева, А.І. Козлова. Умови зростання авіаційної галузі в контексті міжгалузевої взаємодії ґрунтовно висвітлив Голляк Ю.Б. Загальна концепція розвитку аеропортів висвітлена в роботах Григорак М.Ю. та Савченко Л.В. Геєць М.А. Ложачевська О.М. та Сидоренко К.В. досліджують вплив інфраструктури ефективність роботи авіаційної галузі. Вітмер А., Бігер Т. та Мюллер Р. розкривають фундаментальні засади та структуру галузі саме відповідно до ланцюга створення цінності для споживача.

Мета і завдання статті. Метою даного дослідження є визначення та обґрунтування ключових складових споживчої цінності, на які має бути спрямована державна політика сталого розвитку авіаційної галузі в умовах відкритої економіки та технологічного прогресу. Для досягнення даної мети було вирішено низку завдань, а саме:

- визначено основні умови та тенденції розвитку авіаційної галузі в поточний період;
- сформульовано напрями регулювання авіаційної галузі щодо створення споживчої цінності;
- окреслено сфери співробітництва галузевих агентів та державних інститутів задля максимального задоволення споживача;
- обґрунтовано пріоритетні напрями державної політики щодо забезпечення умов надання пасажирів авіаційного транспорту послуг належної якості в сучасних умовах.

Вклад основного матеріалу дослідження. Державна політика щодо регулювання галузевого розвитку, розробка стратегії такого розвитку в контексті сталого зростання національної економіки, запровадження дієвих механізмів більш ефективного співробітництва між галузевими агентами тривалий час розглядалась як одна з провідних функцій загального державного регулювання та економічної політики. Саме стратегії підтримки галузевого розвитку за активною участю держави відіграли ключову роль в прискореному зростанні національних економік країн Європи в другій половині ХХ сторіччя, а також Японії, інших країн Південно-Східної Азії, Китаю. Традиційний підхід до галузевої політики базувався по-перше, на ключових чинниках, які впливають на галузевий розвиток, по-друге, на технологічних та економічних зв'язках між агентами галузі, по-третє, на стимулювання економічної активності на регіональному та національному рівні у вигляді залучення інвестицій, створення робочих місць та виникнення промислових кластерів. Галузі інфраструктури вважались пріоритетними щодо реалізації урядових програм економічного зростання, тому до межі ХХ сторіччя вони залишались або в державній власності або під цілковитим державним контролем навіть в країнах з вільною ринковою економікою. Особливо місце займала авіаційна галузь де панували національні

перевізники, майже вся інфраструктура, включаючи аеропорти, належала державним компаніям, а повітряне сполучення розглядалось не тільки як суто економічне питання, але й як складова національної безпеки. Поступова лібералізація авіаційної галузі, що розпочалась на початку 1990-х років у поєднанні з прискоренням глобалізації та швидкими темпами економічного зростання насамперед в країнах Південно-Східної Азії призвело до значного переформатування авіаційної галузі як на національному, так і міжнародному рівнях. Лібералізація створила повноцінний ринок послуг з повітряного транспортування, поступово також були приватизовані аеропорти та служби наземного забезпечення. В таких умовах традиційні національні авіаперевізники або зазнали банкрутства, наприклад Alitalia та Malev або значно розширили свою діяльність, як Lufthansa та POL. З'явилася нова бізнес-модель авіаперевезення – бюджетні авіалінії, або лоукост, що базувались в невеличких аеропортах, пропонували переважно прямі рейси, стандартизували та спрощували сервіс, а також застосовували гнучке ціноутворення. Приклади EasyJet, RyanAir, Southwest Airlines та WizzAir демонструють успішність такої бізнес-моделі, яка суттєво змінила структуру галузі [4]. Також неможливо не відмітити формування глобальних альянсів авіаперевізників, таких як Star Alliance, SkyTeam та Oneworld, які поєднали системи управління пасажиропотоками для компаній з різних частин світу [3]. Помітним був вихід на світовий ринок авіакомпаній з нетрадиційних ринків, які спираючись на масштабні інвестиції створили тісну зв'язку аеропортів та авіаперевізника для надання зручних та ефективних стикових рейсів, а саме таких перевізників як Emirates, Qatar Airways, Turkish Airlines, Cathay Pacific, Singapore Airlines, Saudia, AirChina тощо.

В нових умовах державне регулювання, спрямоване безпосередньо на інвестиційний та технологічний потенціал не може забезпечити сталий розвиток через поступове зростання дисбалансу всередині галузі та погіршення фінансово-економічних показників діяльності агентів [1, с 31]. Розвиток конкурентного середовища в сфері повітряних перевезень обумовив зміну контексту державного регулювання галузі та розуміння умов сталого галузевого розвитку. Центральним фактором, що визначає ефективність галузі, структуру промислових та економічних кластерів, оцінку інвестиційних перспектив, став споживач, його переваги та вимоги, які визначають величину споживчої вартості. До того ж авіаційна галузь є однією з найбільш глобалізованих а своєю природою, саме міжнародні перевезення демонстрували найбільші темпи росту за останні 50 років. Глобалізація, що з одного боку є наслідком лібералізації зовнішньоекономічної діяльності, а з іншого боку сприяє зростанню відкритості національних економік, збільшення частки експортно-імпортних потоків, міграції капіталу та робочої сили, що в свою чергу чинить тиск на урядову політику щодо подальшої лібералізації. Таким чином, прискорення темпів глобалізації створило глобальні світові ринки в багатьох галузях, однією з яких виявилась авіаційна галузь, незважаючи на збереження монопольного державного контролю над повітряним простором, питаннями безпеки та розвитку інфраструктури. З часом ставав очевидним розрив між технологічно-інвестиційним баченням державної політики в сфері авіації та орієнтованими на клієнта стратегіям розвитку галузі. Нові національні програми розвитку галузі на період з горизонтом до 2050 року враховують нові орієнтири розвитку галузі аби забезпечити її сталий та якісний економічний розвиток [7, с. 322].

Споживча цінність в контексті розвитку авіаційної галузі містить всі етапи споживчої поведінки протягом подорожі, а також підготовчі дії та подальший зворотній зв'язок, а також такі аспекти, як доступність послуг для різних груп споживачів, інформаційна підтримка та усунення проблем, які постають перед пасажиром. Відповідно до комплексної концепції формування споживчої цінності в авіаційній галузі, задачами стратегії галузевого розвитку стають показники задоволеності пасажирів досвідом користування послугами повітряного транспорту. Ці показники можуть охоплювати широке коло задач, пов'язаних із безпекою, якістю та можливістю вибору.

Основними результатами стратегії розвитку з орієнтацією на споживачів видаються координація агентів галузі задля повного інформування пасажирів, захисту його прав як клієнта та прискорення процедур. Споживачі мають отримувати всю потрібну інформацію щодо подорожі на всіх етапах цієї подорожі. Права споживачів, у тому числі щодо отримання належних компенсацій мають бути дотримані. Очікування та затримки під час проходження прикордонних та митних процедур мають бути мінімізовані за рахунок тісної співпраці агентів авіаційної галузі та відповідних державних установ. Приміщення аеропортів, обладнання літаків, супровідна інфраструктура, навички персоналу мають забезпечити вільне користування послугами повітряного транспорту для людей з інвалідністю. Розробка регулятивних норм та службових інструкцій на випадок невідповідної поведінки пасажирів має попередити та мінімізувати випадки турбування пасажирів через неадекватну поведінку.

Інформаційне забезпечення пасажирів на всіх стадіях користування послугами повітряного транспорту сприяє вибору більш швидкого, дешевого та зручного перельоту. За таких умов відбувається не тільки збільшення споживчої цінності для кожного конкретного пасажирів, але й більш ефективним стає механізм конкуренції всередині галузі. Інформаційну підтримку пасажирів варто розбити на три етапи: підготовка до подорожі, безпосередньо переліт та інформування у випадку непередбачуваних ситуацій, наприклад відміни чи відтермінування рейсу. Нові мережеві інструменти значно покращили інформованість пасажирів, особливо в таких сферах як порівняння цін на квиток, можливості щодо бронювання, розклад та маршрути перельотів та процедура реєстрації на рейс. Водночас, 80-90% пасажирів дізнаються про скасування або відтермінування рейсу безпосередньо в аеропорту, а приблизно 50% не мають достатньої інформації про статус рейсу, щодо якого відбулись зміни у розкладі [4].

Неефективною залишається державна політика щодо протидії такому фактору, як затримка або переніс рейсів. Затримки залишаються одним із головних чинників зниження задоволення споживачів при користуванні послугам повітряного транспорту. Останні десять років ситуація із запізненнями відправлення рейсів погіршилась в більшості аеропортів світу, особливо найбільш навантажених хабів суттєво погіршилась. Звичайно, на повітряне сполучення впливає багато факторів обмеженого контролю, такі як погода, технічний перед польотний огляд, зсуви в розкладі через прибуття літаків у відмінний від запланованого час. Тому штрафні санкції та суворі норми не є ефективними інструментами [5]. Пріоритетом державної політики щодо подолання цієї проблеми є сприяння створенню ефективного механізму інформування пасажирів щодо статусу польоту як при підготовки до польоту, подорожі до аеропорту та безпосередньо при перебуванні в аеропорту. Така інформація має враховувати весь маршрут подорожі із урахуванням пересадочних рейсів. Розробка сучасної інформаційної платформи для своєчасного надання інформації пасажирів щодо статусу його рейсу є важливим пріоритетом державної політики в контексті максимізації споживчої цінності.

Авіалінії швидко поширили практику пропонування базової ціни авіаквитка з додатковими зборами за вибір місця, багаж, реєстрацію тощо. Задля більш прозорої процедури ціноутворення державні регулятивні органи проводять дослідження щодо обізнаності пасажирів про складові ціни авіаквитка, на основі яких розробляються стандарти щодо цінових практики в авіаційній галузі.

З точки зору комплексного державного регулювання всього процесу подорожі повітряним транспортом та загальних витрат пасажирів на подорож є визначення способу поїздки в аеропорт, від громадського транспорту, спеціальні лінії для авіапасажирів, особистий автомобіль чи таксі, вартість та умови пакування тощо [2, с. 3]. Важливо розуміти швидкість, надійність та вартість кожного зі способів добирання до аеропорту, тобто ті фактори, що визначають вибір споживача. Наслідком такого аналізу є запровадження програм єдиного квитка на всі види транспорту до аеропорту або включення цих витрат в ціну білета на літак. Однак найважливішим завданням державного регулювання в цій галузі залишається визначення відповідальних галузевих агентів за надання необхідної для пасажирів інформації, особливо при змінах в розкладі чи статусу рейсу. Так, створення споживчої цінності через формування клієнтської лояльності аеропортами може мати вид (рис. 1).

Незважаючи на запровадження на більшості розвинених ринків суворих регуляторних норм до компенсування пасажирів витрат від дій авіаційних перевізників, самі процедури подання заяв про компенсації, їх розгляду та виконання залишаються заплутаними та тривалими. Лише приблизно половина пасажирів, що розмірковують про подання заяви на компенсацію, вдаються до дій через побоювання витратити багато часу та можливо коштів. Тому в процесі регулювання державні інституції мають запровадити уніфіковані процедури огляду заяв на компенсацію та суворо контролювати дотримання авіакомпаніями цих процедур через систему штрафів, у тому числі при недостатньому інформуванні пасажирів щодо їх прав від скасування або відтермінуванні рейсу. Процедура розгляду заяв про компенсацію може бути включена до ключових показників ефективності авіаліній, по яких держава визначає параметри розвитку авіаційної галузі.

Потенціал для зростання цінності		Потужність		
		висока	середня	низька
Попит	високий	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Забезпечення транспортної доступності аеропорту ✓ Комерційна політика що до авіаліній (низькі тарифи на трафік з вузлових аеропортів) ✓ Інвестиції в комунікацію та маркетинг ✓ Інвестиції в потужності пасажирського та вантажного терміналів ✓ Інвестиції в термінал для лоукост перевізників ✓ Інвестиції в потужність злітно-посадкових смуг ✓ Інвестиції в ефективність обладнання ✓ Розвиток інтермодальних перевезень 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Забезпечення транспортної доступності аеропорту ✓ Комерційна політика що до авіаліній (низькі тарифи для більших літаків) ✓ Інвестиції в комунікацію та маркетинг ✓ Інвестиції в потужності пасажирського та вантажного терміналів ✓ Інвестиції в термінал для лоукост перевізників 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Забезпечення транспортної доступності аеропорту ✓ Комерційна політика що до авіаліній (низькі тарифи для більших літаків)
	середній	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Забезпечення транспортної доступності аеропорту ✓ Комерційна політика що до авіаліній (низькі тарифи на трафік з вузлових аеропортів) ✓ Інвестиції в комунікацію та маркетинг ✓ Інвестиції в потужності пасажирського та вантажного терміналів ✓ Інвестиції в термінал для лоукост перевізників ✓ Інвестиції в потужність злітно-посадкових смуг ✓ Інвестиції в ефективність обладнання 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Забезпечення транспортної доступності аеропорту ✓ Комерційна політика що до авіаліній (низькі тарифи для більших обсягів перевезень) ✓ Інвестиції в комунікацію та маркетинг ✓ Інвестиції в потужності пасажирського та вантажного терміналів ✓ Інвестиції в термінал для лоукост перевізників 	
	низький	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Забезпечення транспортної доступності аеропорту ✓ Комерційна політика що до авіаліній (низькі тарифи для більших обсягів перевезень) ✓ Інвестиції в комунікацію та маркетинг 		

Рис. 1. Формування споживчої цінності в авіаційній галузі на прикладі аеропортів*

**Розроблено автором з використанням [8]*

Діяльність державних інституцій напряду визначає швидкість, зручність та безпечність прикордонного та митного контролю. Зростання пасажиропотоку повітряного транспорту, розширення переліку аеропортів із міжнародним сполученням становило великий виклик для держави щодо належної організації паспортного та митного контролю. Одним із нововведень в с цій сфері є запровадження коридорів з електронним розпізнаванням обличчя задля автоматизації цих процедур та прискорення їх проходження. Розвиток такої технології становить один з пріоритетів державної політики збільшення споживчої цінності при користуванні послугам авіаційної галузі. Співпраця з агентами галузі полягає в більш ретельному планування рейсів задля уникнення коротких термінів реєстрації та концентрації пасажирів в часові проміжки.

Політика держави щодо більшого залучення людей з інвалідністю або іншими вадами здоров'я до суспільного життя та усунення бар'єрів для їх пересування стосуються також й авіаційної галузі. Обладнання аеропортів та літаків щодо потреб людей з особливими потребами є частиною рішення, але потрібно забезпечити належні умови приїзду в аеропорт, проходження процедур реєстрації та прикордонного контролю. Державна підтримка зусиль галузевих агентів з усунення бар'єрів для людей з інвалідністю з одного боку спрямована на покарання агентів, що відстають у створенні відповідних умов, а з іншого боку – на забезпечення необхідного тренування персоналу аеропортів та авіакомпаній.

Захист прав пасажирів охоплює також таку сферу, як захист від антисоціальної поведінки, особливо безпосередньо під час польоту. Близько 20% пасажирів стикались з такою поведінкою, що суттєво впливає на рівень задоволення від користування послугами повітряного сполучення. Однак, окрім суворих штрафів та навіть загрози тюремного ув'язнення, державні органи не впроваджують цілісної політики щодо вирішення

проблеми. Немає чіткої інформації щодо причин такої поведінки, хоча визнається, що більшість випадків пов'язана із алкоголем. Тому стають жорсткіші умови щодо перевезення алкоголю, вживання на борту та перед відльотом, зорганізуються патрулювання зон очікування для виявлення пасажирів під дією надмірного вживання алкогольних напоїв.

В умовах посилення конкуренції на ринку повітряних перевезень та значних фінансово-економічних ризиків значно зростає ймовірність банкрутства авіаційних перевізників. Задача держави полягає у захисті пасажирів в таких випадках, але поки бракує комплексної державної політики в цій сфері в Україні та в більшості країн світу. Проблема особливо загострилась в умовах форм-мажорних обставин, таких як обмеження на повітряне сполучення в умовах карантину при пандемії коронавірусу. Зазвичай, існують програми про повернення пасажирів, що придбали переліт в межах туристичного пакету, але не існує процедур для повернення пасажирів чи компенсації за нездійснений переліт для тих пасажирів, що придбали лише послуги з перельоту. Розробка та впровадження узгодженої політики в цій сфері має становити один з пріоритетів розвитку авіаційної галузі.

Задачі щодо безпеки польотів також залишаються в пріоритеті, однак зазнають змін під тиском потреби в співпраці регулюючих органів різних країн. Комплексна політика з управління безпековими ризиками є важливою складовою будь-якої стратегії з розвитку авіаційної галузі. Постійне вдосконалення стандартів безпеки польотів, міжнародна координація з цього питання, поширення культури пріоритету безпеки, запровадження інноваційних рішень для авіаційної безпеки задля швидкого але повного догляду пасажирів та багажу [6]. Збереження та розширення відкритості авіаційної галузі та підтримання темпів її розвитку вимагає всебічних міжнародних угод про доступ на ринки, використання та контроль повітряного простору, гармонізація вимог з безпеки. Особливої уваги вимагають вантажні перевезення, тому що рівень координації та узгодження між різними країнами та між агентами галузі значно відстає від пасажирських перевезень.

Поряд з традиційними факторами безпеки польотів, а саме технічними, людськими та погодними факторами, посилились ризики терористичної атаки чи ризик збиття літака в зоні збройного конфлікту та бойових дій, або при неналежній роботі систем протиповітряного захисту, як трапилось за літаком «Міжнародних Авіаліній України» в Тегерані. Спільна робота антитерористичних служб, налагоджені процедури контролю в аеропортах, належне управління повітряним простором потребують подальшого узгодження між державами. Одним із нових факторів ризику для повітряних перевезень особливо в зоні аеропорту, є поширення дронів. В країнах Європейського Союзу, а також в інших, швидко були запроваджені суворі заходи із контролювання пересування дронів поблизу аеропортів, впроваджені процедури їх реєстрації та висунути умови для обладнання їх можливістю дистанційного відключення. Також впроваджені суворі види покарань для тих, хто використовує лазери для осліплення пілотів. Слід визнати, що існує розгалужена мережа міждержавного співробітництва в сфері безпеки, яка є одним з факторів значного прогресу в даній сфері протягом останніх двох десятиріч. Однак нові виклики вимагають подальшої співпраці, передачі технологій, навичок та обладнання для забезпечення безпеки, гармонізації стандартів безпеки та розробки відповідних процедур.

Ситуація з проблемами безпеки літака Boeing 737MAX значно вплинула на сприйняття споживачами ефективності державного регулювання в сфері авіаційної безпеки. Незважаючи на вражаючі прогрес в цій сфері, споживачі отримали сигнал, що суворі державні процедури випробування та сертифікації літака не є запорукою повної безпечності польоту. Перед державними інститутами повсталася задача повернути довіру споживачів та уникнути повторення подібної ситуації в майбутньому. В цілому відповідальність щодо забезпечення безпеки повітряного сполучення споживачем покладається на державні інституції, в більшій мірі ніж на галузеві агенти. Однак тільки в тісній співпраці з галузевими агентами щодо технічних аспектів безпеки, організації автоматизованих механізмів контролю пасажирів та вантажів, запобігання кіберзагрозам в сфері управління повітряним простором загалом та літаками зокрема, а також зломі бази даних пасажирів, оптимізації роботи аеропортів по прийому та відправленню літаків, охорони повітряного простору навколо транспортних коридорів, міжнародній поліцейській співпраці можливо впровадити ефективну державну політику щодо безпеки повітряного сполучення.

Висновки з даного дослідження та перспективи подальших розвідок в цьому напрямку. Забезпечення орієнтації галузі на потреби споживачів, підтримання високих стандартів безпеки та надійності, є чинниками розробки та впровадження ефективної державної стратегії сталого розвитку авіаційної галузі. Конкурентні відносини, що сформулювались внаслідок лібералізації авіаційної галузі, забезпечили значне розширення переліку авіаційних послуг щодо маршрутів, рівня комфорту та умов перевезення. Незважаючи на ефективну дію конкуренції щодо спрямування галузі на максимізацію споживчої вартості, задачами державної політики в цій сфері полягають в забезпеченні пасажирів на всіх стадіях подорожі необхідною інформацією, захист споживача в умовах непередбачуваних обставин у тому числі у вигляді прозорого та чіткого механізму компенсацій, організація доступу до авіаційних послуг людей з інвалідністю, прискорення та автоматизація процедур прикордонного та митного оформлення, боротьба із випадками агресивної поведінки. Подальші дослідження можуть бути спрямовані на визначення форм державного регулювання визначених напрямів та цільових показників прогресу.

Список літератури.

1. Голляк Ю. Б. Економічний механізм реалізації міжгалузевої взаємодії в авіаційній промисловості України: автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.00.03; Київський нац. ун-т технологій та дизайну. Київ, 2011. 40 с.
2. Badanik B., Laplace I., Lenoir N., Malavolti E., Tomova A., Kazda A. Future strategies for airports. *WCTR 2010, 12th World Conference on Transport Research*, September 2010, Nice, France. P. 1-10. URL: https://www.researchgate.net/publication/280047363_Future_strategies_for_airports (дата звернення: 03.02.2020).
3. Boeing Commercial Outlook 2019-2038. URL: <https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/market/commercial-market-outlook/assets/downloads/cmosept-2019-report-final.pdf> (дата звернення: 03.02.2020).
4. IATA Annual Review 2018. URL: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2018.pdf> (дата звернення 11.03.2020).
5. ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. 9th ed. 2012. URL: https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf (дата звернення: 04.01.2020).
6. Sustainable Development Goals and Aviation. 2017. URL: <https://aviationbenefits.org/un-sustainable-development-goals/sustainable-development-goals-and-aviation/> (дата звернення: 21.01.2020).
7. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications*. 3rd ed. London: Routledge, 2018. 520 p.
8. Wittmer A., Bieger Th., Müller R. *Aviation Systems. Management of the Integrated Aviation Value Chain*. Heidelberg: Springer-Verlag GmbH, 2011. 238 p. DOI: 10.1007/978-3-642-20080-9.

References.

1. Holliak, Yu.B. (2011), "The economic mechanism of implementation of interbranch interaction in the aviation industry of Ukraine", Doctor of Economics Degree Dissertation, Economics and Management of the National Economy, Kyiv National University of Technology and Design, Kyiv, Ukraine
2. Badanik, B., Laplace, I., Lenoir, N., Malavolti, E., Tomova, A., and Kazda, A. (2010), "Future strategies for airports", *WCTR 2010, 12th World Conference on Transport Research*, Nice, France, pp. 1-10, available at: https://www.researchgate.net/publication/280047363_Future_strategies_for_airports (Accessed 3 February 2020).
3. Boeing Commercial Outlook 2019-2038. (2019) available at: <https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/market/commercial-market-outlook/assets/downloads/cmosept-2019-report-final.pdf> (Accessed 3 February 2020).
4. IATA (2018) IATA Annual Review 2018. available at: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2018.pdf> (Accessed 11 March 2020).
5. ICAO (2012) "ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services". 9th ed. available at : https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf (Accessed 4 February 2020).
6. Sustainable Development Goals and Aviation (2017), available at: <https://aviationbenefits.org/un-sustainable-development-goals/sustainable-development-goals-and-aviation/> (Accessed 21 January 2020).
7. Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2018). *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications* (3rd ed.). London: Routledge.
8. Wittmer, A., Bieger, Th. and Müller, R. (2011), *Aviation Systems. Management of the Integrated Aviation Value Chain*, Springer-Verlag GmbH, Heidelberg, Germany. DOI: 10.1007/978-3-642-20080-9.

Стаття надійшла до редакції 19.03.2020 р.