

УДК 338.242:656.7

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/168-26>**Кривов'язюк І. В.**кандидат економічних наук, професор,
професор кафедри підприємництва, торгівлі та логістики,
Луцький національний технічний університет**Kryvovyazyuk Igor**

Lutsk National Technical University

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ МЕХАНІЗМ І СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОШИРЕННЯ COVID-19

В статті удосконалено інституціональний механізм та уточнено стратегію розвитку авіаційного транспорту України в умовах пандемії COVID-19. Встановлено, що до розгортання пандемії розвиток авіаційного транспорту України характеризує збільшення обсягів капітальних інвестицій в галузь, скорочення чисельності персоналу, скорочення пасажирообігу в 2019 р. Виявлено, що ускладнення епідеміологічної ситуації призвело до спаду попиту на авіап перевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів, обумовило концентрацію пасажиро- і вантажопотоків у 6 основних аеропортах України (Київ (Бориспіль, Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя). Інституціональний механізм розвитку авіаційного транспорту в умовах поширення COVID-19 пропонується будувати із врахуванням вдосконалення базових, ринкових, соціальних та інститутів фінансово-економічного регулювання на принципах адаптивності, передбачення змін, ефективності та конкурентоспроможності. Для галузі авіаційного транспорту рекомендовано використовувати стратегію виживання, яка дозволить зберегти парк літаків, зекономити на їх обслуговуванні, збереже інфраструктуру, забезпечить переорієнтацію рейсів літаків, їх використання для термінових вантажних перевезень.

Ключові слова: інституціональний механізм, авіаційний транспорт України, пасажирообіг, вантажообіг, механізми розвитку авіаційних перевезень, стратегія розвитку, COVID-19.

INSTITUTIONAL MECHANISM AND STRATEGY FOR THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AVIATION TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF COVID-19 SPREAD

An important scientific task is solved in this article that is it improved the institutional mechanism and clarified the strategy for the development of aviation transport of Ukraine in the conditions of the spread of COVID-19. It is established that before the development of the pandemic in the world (2015-2019), the analysis of the dynamism of performance and development of aviation transport of Ukraine revealed an increase in capital investment in the industry and, at the same time, reduction of staff and sharp passenger turnover reductions in the end of researched period. It is detected that the complication of the epidemiological situation on the Ukrainian territory in 2020 led to a decline in demand for aviation transportation and a decrease in commercial load of flights, caused the concentration of passenger and cargo flows in 6 major airports of Ukraine (Kyiv (Boryspil), Lviv, Kyiv (Zhulyany), Odessa, Kharkiv and Zaporizhia). It is proposed to build the institutional mechanism of aviation transport development in the conditions of the spread of COVID-19 taking into account improvement of basic institutions (development of regulatory and legal support of transport industry, implementation of public-private partnership mechanisms, specification of contractual interaction of industry entities), market institutions (search for new directions of infrastructure development, restriction of monopolistic forms of manifestation of behaviour of industry entities, improvement of pricing mechanism and tariff conditions), social institutions (strengthening social responsibility to society, control over passengers movement, development of social partnership), institutions of financial and economic regulation (improving the credit system and strengthening state financial support) on the principles of adaptability, predicting change, efficiency and competitiveness. At the present stage, in order to overcome all the difficulties of the coronavirus period, the aviation transport industry should use a survival strategy that will maintain the most efficient aircraft fleet, save on aircraft maintenance, preserve infrastructure, will ensure the reorientation of aircraft flights, and use them for urgent cargo transportation.

Keywords: institutional mechanism, aviation transport of Ukraine, passenger turnover, cargo turnover, mechanisms of aviation transportation development, development strategy, COVID-19.

JEL Classification: R40, O17, O10.

Постановка проблеми. Глобальні виклики, розвиток ринкового середовища, трансформація господарського механізму тощо виявили необхідність безперервного удосконалення форм організації відносин, що сформувались на основі усталених правил і норм їх регулювання та саморегулювання. Водночас, «геополітичне положення, значна територія та велика протяжність кордонів України визначає важливість транспортної галузі для зміцнення національної безпеки і розвитку національного господарства» [1, с. 250]. Галузь авіаційного транспорту України відіграє одну з ключо-

вих ролей в перевезенні пасажирів. Так, у 2020 р. пасажирообіг авіаційного транспорту (10106,9 млн пас. км) поступається пасажирообігу автомобільним транспортом (19092,2 млн пас. км) і практично зрівнявся з аналогічним показником залізничного транспорту (10696,2 млн пас. км), при цьому суттєво випереджаючи інші види транспорту. Проте, як показує статистика, ситуація значно погіршилась за розгортання пандемії [2]. Підкреслимо, що інституціональні кординати авіаційного транспорту в докризовий (препандемічний період) значно кращі порівняно з національною еконо-

мікою України загалом. В той самий час, мета та основні напрями реалізації стратегії, які визначає Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року відносно розвитку авіаційного транспорту, вказують на можливість посилення інституціональної спроможності усіх дотичних до розвитку транспортної галузі підсистем, «забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень» [3]. Відтак, питання удосконалення інституціонального механізму та уточнення стратегії розвитку авіаційного транспорту України, зважаючи на перешкоди через поширення COVID-19, є своєчасним і актуальним завданням, що потребує негайного вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення проблеми. Розвиток транспорту сучасними вченими розглядається як потужна основа відновлення та зростання української економіки [4; 5]. Інституціональні засади функціонування транспортного ринку набули подальшого розвитку в дослідженні таких вчених-економістів як Сич Є. М. та Бойко О. В. Автори приходять до висновку, що «фундаментальним фактором функціонування ринків виступають інститути, що створюють каркас ринку, визначаючи умови та можливості функціонування його економічних законів, забезпечують форми економічної поведінки суб'єктів і реалізацію їхніх економічних інтересів, ... ефективність реформ, що здійснюються у транспортній сфері задля формування та розвитку цивілізованого транспортного ринку, залежить від всіх складових інституціонального змісту як ринкових, так і державних, а також суспільних» [6, с. 20]. У ряді робіт також відзначається, що інституціональна парадигма виступає основою формування теоретичного підґрунтя управління розвитком і транспортної інфраструктури, зокрема, й авіаційної [7]. На розвитку транспортної інфраструктури також концентрує свою увагу й Дорошук В. О., який робить акцент на вивченні світового досвіду вирішення поставлених задач у економіці транспорту [8]. Разом з тим, менше уваги приділено питанням формування та удосконалення інституційного механізму розвитку авіаційного транспорту.

Так, робота Пузікової В. С. присвячена питанням удосконалення господарсько-правової складової механізму розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні, що має як методичне, так і практичне значення [9]. Овсак О. П., Ліскович Н. Ю., Назаренко О. П. аналізують ключові економічні показники позиціонування авіаційних компаній України в міжнародному середовищі, можливості розширення трафіку у міжурядових угодах України на авіаційне сполучення, заходи державного регулювання, необхідні для покращення стратегічного позиціонування вітчизняних компаній авіатранспортної галузі [10]. Системну економічну динаміку пасажирського авіаційного транспорту та інституціональні механізми її регулювання досліджують Смерічевський С. Ф. і Гура С. М. [11], визначає поняття та сутність механізму державного регулювання в галузі авіаційного транспорту Брусакова О. [12].

Напрями вдосконалення інституційного регулювання транспортної галузі, такі як забезпечення динамічності розвитку галузі, балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам роз-

витку суспільства; економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію витрат у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг; забезпечення суспільно прийнятної рівня безпеки функціонування транспортних систем для життя й здоров'я людей, задоволення потреб держави в транспортних послугах під час здійснення ним функцій із забезпечення громадської безпеки розкрито в науковій статті Машканцевої С. О. [13]. Однак, реалізація таких заходів, як показує практичний досвід, вимагає залучення значних довгострокових інвестицій [14, с. 371].

При формуванні інституційного механізму та стратегії розвитку авіаційного транспорту також слід приймати до уваги ступінь логістичного забезпечення інноваційної діяльності авіакомпаній, що належним чином розкрито в роботах [15; 16; 17], адже це позначатиметься на показниках динамічності розвитку галузі, збалансуванні інтересів виробників і споживачів, ефективності роботи авіаційного транспорту тощо.

Як показує аналіз змісту наукових праць вчених з досліджуваної проблематики, більшість з них стосуються характеристики інституційного механізму чи інститутів загалом, розвитку транспортної галузі, і менше – удосконаленню форм організації відносин, що сформувались на основі усталених правил і норм їх регулювання та саморегулювання в сфері авіаційного транспорту, пошуку ефективних стратегій розвитку цієї галузі, що на сучасному етапі розвитку, під тиском глобальних викликів поширення COVID-19 і важливості створення умов для усталення розвитку авіаційних перевезень, є важливим науковим завданням, що потребує ґрунтового дослідження.

Мета статті полягає в удосконаленні інституціонального механізму та уточненні стратегії розвитку авіаційного транспорту України на основі виявлення загальних закономірностей функціонування цієї галузі в умовах поширення COVID-19.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Інституціональний механізм – це «сукупність організаційної та інституціональної структур економічного механізму, що включає в себе як окремі організаційні елементи, так і інституційні умови та особливості їх взаємодії; це економічний механізм, його організаційна структура, способи узгодження дій його елементів, методи побудови, зовнішні умови функціонування і інші інституційні фактори і явища його внутрішнього і зовнішнього середовища» [18, с. 8].

Інституціональний механізм регулювання розвитку авіаційного транспорту повинен враховувати його динамізм (табл. 1) і виявлення загальних закономірностей функціонування цієї галузі відповідно до поставлених задач.

Аналіз показників діяльності авіаційного транспорту України до розгортання пандеміологічної ситуації в світі дозволив виявити негативні тенденції скорочення кількості суб'єктів авіаційного транспорту в період 2015–2018 рр., значне скорочення пасажиробігу в 2019 р. порівняно з 2018 р., нестійкі тенденції зміни вантажообігу, постійне скорочення чисельності персоналу авіакомпаній, збільшення обсягу капітальних інвестицій в галузь в період 2016–2019 рр., часту збитковість діяльності. Стійкі закономірності для

Таблиця 1

Показники діяльності та розвитку авіаційного транспорту України до розгортання пандеміологічної ситуації в світі

Період дослідження	Кількість суб'єктів авіаційного транспорту, од.	Пасажирообіг, млн. пас. км	Вантажообіг, млн. ткм	Чисельність персоналу, осіб	Капітальні інвестиції, тис. грн	Чистий прибуток (збиток), млн. грн
2015	135	15532,6	226,4	20186	647779	-6041,5
2016	126	20346,0	275,3	19887	614189	1246,9
2017	121	25889,3	339,7	18534	1262309	-959,3
2018	115	30241,8	295,6	18068	1527780	-1722,8
2019	122	10106,9	316,2	16508	1767900	2623,6

Джерело: [19]

функціонування авіаційного транспорту виявити надто складно через вплив багатьох супутніх факторів, й, зокрема, поширення COVID-19.

Спалах COVID-19 та обмеження, що запроваджуються країнами з метою протидії її розповсюдженню, суттєво вплинули на авіаційну галузь країн світу, у т. ч. й України, де за підсумками 2020 р. спостерігається суттєве скорочення виробничих показників діяльності авіаційних підприємств порівняно з попереднім роком (табл. 2).

Поширення COVID-19 на території України та в світі спричинило скорочення попиту на авіаперевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів вже наприкінці I кварталу 2020 р., у зв'язку з чим авіакомпанії були змушені скоротити частоту або взагалі відмінити виконання більшості рейсів. Поряд з цим, було тимчасово призупинено як міжнародне (з 17.03 до 15.06), так і внутрішнє (з 24.03 до 05.06) пасажирське авіасполучення. До того ж, тимчасові обмеження на перетин кордону України для іноземних громадян вводились повторно (з 28.08 до 28.09), що водночас із

продовженням дії обмежень на в'їзд українських громадян до окремих країн світу також стримало попит на ринку авіаперевезень. Ці фактори негативно вплинули на динаміку перевезень пасажирів вітчизняними авіакомпаніями. Так, за I квартал 2020 р. скорочення порівняно з аналогічним періодом 2019 р. становило 17,7%, а за II квартал, на який припадало максимум обмежень – 98,3%. Проте, після відновлення такого авіасполучення, темпи спаду обсягів перевезень істотно сповільнилися та за результатами III і IV кварталів склали відповідно 61,4% та 66,2%.

У 2020 р. кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній, скоротилась порівняно з 2019 р. на 65% та становила 4797,5 тис. осіб. Об'єми перевезень пасажирів авіакомпаніями України повернулись до рівня 2006–2007 рр., коли даний показник становив 4208,3 та 4928,6 тис. осіб відповідно. Пасажирські перевезення у 2020 р. здійснювали лише 14 вітчизняних авіаперевізників. Найбільші обсяги виконано авіакомпаніями «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів»,

Таблиця 2

Порівняльний аналіз показників діяльності авіаційного транспорту України до і під час поширення COVID-19

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

Джерело: [20]

частка яких складає майже 98% обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній.

За 2020 р. обсяги перевезень вантажів і пошти авіатранспортом України становили 88,3 тис. тонн (за 2019 рік – 92,6 тис. тонн). Перевезення виконували 20 українських авіакомпаній. Авіакомпаніями «ЗетАвіа», «Максімус Ейрлайнс», «Міжнародні авіалінії України», «Константа» та «Скайап», АТП ДП «Антонов» виконано близько 90% обсягів таких перевезень. Значну частину них склали чартерні рейси в інших державах в рамках гуманітарних і миротворчих програм ООН, згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. Кількість відправлених і прибулих повітряних суден упродовж 2020 р. склала 94 тис. (проти 201,2 тис. за 2019 р.). При цьому пасажиропотоки через аеропорти України скоротились на 64,4%, поштовантажопотоки – на 13,3% та склали відповідно 8664,5 тис. осіб та 52,2 тис. тонн. Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній упродовж року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Відзначимо, що 97% всіх пасажиропотоків та майже 99% поштовантажопотоків сконцентровано в 6 аеропортах (Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків та Запоріжжя) [20].

Як бачимо, ринкова трансформація, яка супроводжується загостренням пандеміологічної ситуації, спричиняє суттєві зміни в транспортному секторі української економіки. Такі зміни повинні супроводжуватись своєчасним формуванням адекватного існуючим умовам розвитку та різноманітного комплексу економіко-організаційних, політико-правових, морально-етичних й інших відносин, що належним чином відображено як у законодавчій, так і нормативно-правовій формах, супроводжуватись створенням дієвих інститутів на принципах ефективності та адаптивності, тобто іншими словами, формуванням відповідного до умов

і потреб ринкових перетворень інституційного середовища як сукупності основоположних політичних, соціальних і юридичних правил, що формують базис для виробництва, обміну та розподілу [6, с. 12].

Вирішення такого складного завдання можливе за використання системного підходу шляхом розробки інституціонального механізму розвитку авіаційного транспорту, який в умовах поширення COVID-19 забезпечуватиме багатостороннє реагування та розроблення заходів протидії їх негативному впливу (рис. 1).

Розробка такого інституціонального механізму розвитку авіаційного транспорту повинна передбачати вдосконалення базових інститутів (нормативно-правового забезпечення розвитку транспортної галузі, реалізації механізмів державно-приватного партнерства, уточнення договірної взаємодії суб'єктів галузі), ринкових інститутів (пошук нових напрямків розвитку інфраструктури, обмеження монополістичних форм прояву поведінки суб'єктів галузі, удосконалення механізму ціноутворення та тарифних умов), соціальних інститутів (посилення соціальної відповідальності перед суспільством, контролю за переміщенням пасажирів, розвиток соціального партнерства), інститутів фінансово-економічного регулювання (удосконалення системи кредитування та посилення державної фінансової підтримки) на принципах адаптивності, передбачення змін, ефективності та конкурентоспроможності.

З позицій розвитку інституту державного регулювання важливим є приведення національних стандартів у відповідність до стандартів, рекомендованої практики та процедур Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), розбудова системи нормативно-правового регулювання безпечної інтеграції безпілотних повітряних суден до існуючої системи використання повітряного простору, розвиток співробітництва з міжнародними авіаційними організаціями та поглиблення галузевого

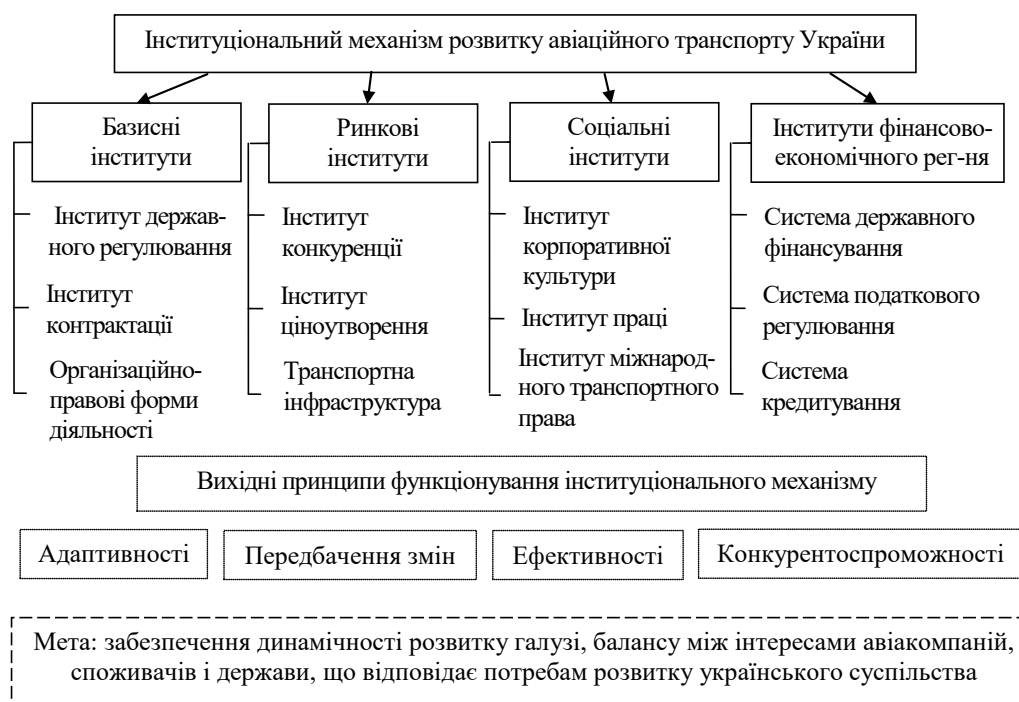


Рис. 1. Схема інституціонального механізму розвитку авіаційного транспорту України в умовах поширення COVID-19

співробітництва з ЄС, удосконалення умов зовнішньоекономічної діяльності в галузі цивільної авіації шляхом перегляду міжурядових угод з безпеки польотів та впровадження міжгалузевих угод з льотної придатності, удосконалення умов повітряного сполучення шляхом укладення міжурядових угод про повітряне сполучення, прийняття та впровадження Державної програми з безпеки польотів, впровадження передової практики у сфері забезпечення безпеки польотів з використанням ризик-орієнтованого підходу тощо.

Важливим на сьогодні є й те, що Державіаслужба України приєдналася до Центру координації заходів з реагування на COVID-19 і відновлення після нього (CRRIC) для реалізації рекомендацій та інструктивних вказівок ICAO Council Aviation Recovery Taskforce (CART) та відновлення цивільної авіації після спалаху пандемії COVID-19, який створено для встановлення єдиних глобальних та регіональних процедур для мінімізації наслідків пандемії, для координації та звітування щодо їх провадження на рівні країни та якнайшвидшого та безпечного відновлення авіаційної галузі.

Також, серед першочергових заходів, що взмозі забезпечити ефективне функціонування інституціонального механізму розвитку авіаційного транспорту України в умовах поширення COVID-19 слід виділити здійснення державних інвестицій в галузь, послаблення податкового тиску, тимчасове зниження акцизів на авіаційне паливо, диверсифікація його поставок. Також слід забезпечити надання державою фінансової допомоги для покриття збитків від поширення пандемії, надання безвідсоткових кредитів державними банками.

Національна транспортна стратегія України на період 2030 року та Проект Плану дій визначають наступні фактори розвитку авіаційного транспорту: лібералізація перевезень, модернізація аеронавігаційного обладнання, підвищення конкурентоспроможності аеропортів, дерегуляція господарської діяльності аеропортів і авіакомпаній, стимулювання діючих авіаперевізників, підвищення конкуренції у галузі авіаперевезень [3]. Щоправда, такий підхід не визначає, як діяти в умовах зростання загрози пандемії.

Галузь авіаційного транспорту, порівняно з іншими галузями, найбільшою мірою постраждала від карантину внаслідок поширення COVID-19, тому потребує розробки стратегії, що оптимізуватиме втрати сьогодні та мінімізуватиме їх у майбутньому. З метою подолання усіх труднощів коронавірусного періоду, для галузі авіаційного транспорту слід використовувати

стратегію виживання, яка дозволить втримати найбільш ефективний парк літаків, дозволить зекономити на обслуговуванні літаків, збереже інфраструктуру, забезпечить переорієнтацію рейсів літаків, їх використання для термінових вантажних перевезень.

Висновки з проведеного дослідження. В статті вирішено важливе наукове завдання – удосконалено інституціональний механізм та уточнено стратегію розвитку авіаційного транспорту України в умовах поширення COVID-19.

Встановлено, що до розгортання пандеміологічної ситуації (2015-2019 рр.), аналіз динамізму показників діяльності та розвитку авіаційного транспорту України виявив збільшення обсягів капітальних інвестицій в галузь та, водночас, скорочення чисельності персоналу, наприкінці досліджуваного періоду різко знижується пасажирообіг. Стійкі закономірності для функціонування авіаційного транспорту виявити складно через вплив супутніх факторів й, зокрема, поширення COVID-19.

Визначено, що ускладнення епідеміологічної ситуації на території України в 2020 р. призвело до спаду попиту на авіаперевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів, обумовило концентрацію пасажиро- і вантажопотоків у 6 основних аеропортах України (Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків та Запоріжжя). Існуюча ситуація вимагає реагування на ринкові трансформації в галузі авіаційного транспорту.

Запропоновано інституціональний механізм розвитку авіаційного транспорту в умовах поширення COVID-19, що враховуватиме вдосконалення базових, ринкових, соціальних та інститутів фінансово-економічного регулювання на принципах адаптивності, передбачення змін, ефективності та конкурентоспроможності.

Показано, що з метою подолання труднощів коронавірусного періоду, для галузі авіаційного транспорту слід використовувати стратегію виживання, яка дозволить втримати парк літаків, дозволить зекономити на їх обслуговуванні, збереже інфраструктуру, забезпечить переорієнтацію рейсів літаків, а також їх використання для термінових вантажних перевезень.

Подальші розвідки в напрямку поглиблення інституціонального підходу буде спрямовано на дослідження інституціональних умов та факторів розвитку авіаційного транспорту в глобальному середовищі із врахуванням викликів сьогодення.

Список використаних джерел:

1. Гура С.М. Авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства. *Причорноморські економічні студії. Економічний науково-практичний журнал*. 2018. Випуск 25. С. 250–257.
2. Пасажирообіг і вантажообіг за видами транспорту (2015–2020). Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Національна транспортна стратегія України на період 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
4. Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України : колективна монографія / за ред. Никифорок О.І.; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Електронні дані. Київ, 2017. 522 с.
5. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки: наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О.І. Никифорок; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2018. 200 с.
6. Сич Є.М., Бойко О.В. Розвиток національного транспортного ринку: інституціональний підхід. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2013. № 4(70). С. 9–21.

7. Шемаєв В.В. Управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави : дис. ... д-ра екон. наук : 21.04.01 / Національний інститут стратегічних досліджень, 2018. 494 с.
8. Дорошук В.О. Сучасні підходи до вирішення поставлених задач в економіці транспорту. *Ефективна економіка*. 2016. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5268>
9. Пузікова В.С. Господарсько-правовий механізм розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні : дис. ... канд. юр. наук : 12.00.04 / Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 2021. 206 с.
10. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. Україна на шляху лібералізації авіаційного простору. *Інфраструктура ринку: електр. наук.-практ. журнал*. 2020. Випуск 40. С. 3–13. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/40_2020_ukr/3.pdf
11. 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.
12. Брусакова О. Поняття та сутність механізму державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. Випуск 6. С. 116–122.
13. Машканцева С.О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Науково-виробничий журнал «Бізнес-навігатор»*. 2020. Випуск 2(58). С. 41–45.
14. Механізми та функціонально-структурні інструменти забезпечення конкурентоспроможності національної економіки в умовах сучасних загроз економічній безпеці : монографія / за ред. д.е.н., проф. Васильціва Т.Г., д.е.н., доц. Лупака Р.Л. Львів : Видавництво ННБК «АТБ», 2019. 552 с.
15. Кривов'язюк І.В. Логістика як імператив розвитку інноваційної діяльності авіаційного підприємства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Випуск 25. С. 79–84.
16. Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. Забезпечення інноваційної активності авіаційних підприємств у контексті їх логістичної діяльності. *Проблеми системного підходу в економіці : Зб. наук. праць*. 2017. Випуск 6(62). Частина 1. С. 7–13.
17. Serhii Smerichevskiy, Igor Kryvovyazyuk, Svitlana Smerichevska, Olena Tsymbalistova, Maryna Kharchenko and Evhen Yudenko. Development of the Logistical Support Mechanism for the Airline's Innovation Activity on the Market of Air Transport Services, *International Journal of Management*, 2020, 11(6), pp. 1482–1492.
18. Однорог М.А. Інституціональний механізм як складова економічної системи. *Розвиток економіки країни: можливості, проблеми, перспективи* : матер. II міжнар. наук.-практ. конф. (Запоріжжя, 20-21 жовтня 2017 р.). Запоріжжя, 2017. С. 6–9.
19. Показники діяльності авіаційного транспорту України за 2015–2019 рр. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
20. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2020 рік. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/>

References:

1. Gura S.M. (2018) Aviacijnyj transport jak ob'jekt rehuljuvannja rozvytku v instytucionalnykh koordynatakh ghaluzej nacionalnogo gospodarstva [Air transport as an object of development regulation in the institutional coordinates of sectors of the national economy]. *Black sea economic studies*, vol. 25, pp. 250–257.
2. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2015–2020) *Pasazhyroobigh i vantazhoobigh za vydamy transportu* [Passenger and freight turnover by type of transport]. Kyiv: Informatsiino-analytychne ahentstvo.
3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018) Nacionaljna transportna strategija Ukrajinu na period 2030 roku [National Transport Strategy of Ukraine for the period 2030]. Kyiv: Verkhovna Rada of Ukraine.
- Nikiforuk O.I. (2017) Rozvytok infrastruktury sektoriv jak chynnyk realizaciji pryoritetnykh naprjamiv ekonomichnoji polityky Ukrajinu [Development of infrastructure sectors as a factor in the implementation of priority areas of economic policy of Ukraine]. Kyiv: NASU Institute for Economics and Forecasting. (in Ukrainian)
4. Nikiforuk O.I. (2018) Rozvytok transportu z metoju vidnovlennja i zrostantnja ukrajinskoji ekonomiky [Development of transport in order to restore and grow the Ukrainian economy]. Kyiv: NASU Institute for Economics and Forecasting. (in Ukrainian)
5. Sych Y., Boiko O. (2013) Rozvytok nacionalnogo transportnogo rynku: instytucionalnyj pidkhid [Development of the national transport market: institutional approach]. *Bulletin of Chernihiv State Technological University*, vol. 4, no. 70, pp. 9–21.
6. Shemayev V. V. (2018) Upravlinnja rozvytkom transportnoji infrastruktury v systemi ekonomichnoji bezpeky derzhavy [Management of Transport Infrastructure Development in the System of Economic Security of a State] (PhD Dissertation), Kyiv: National Institute for Strategic Studies.
7. Doroshchuk V. O. (2016) Suchasni pidkhody do vyrishennja postavlenykh zadach v ekonomici transportu [Modern approaches to solve this problem transport in economics]. *Efektivna ekonomika*, vol. 11.
8. Puzikova V. S. (2021) Ghospodarsjko-pravovyj mekhanizm rozvytku ob'ektiv infrastruktury aviacijnykh perevezenj v Ukrajinu [Economic and legal mechanism of the development of air transport infrastructure in Ukraine] (PhD Dissertation), Kharkiv: Yaroslav the Wise National University of Law.
9. Ovsak O., Liskovyh N., Nazarenko O. (2020) Ukrajinu na shljakhu liberalizaciji aviacijnogo prostoru [Ukraine on the path of aviation space liberalization]. *Market Infrastructure*, vol. 40, pp. 3–13.
10. Smerichevskiy S.F., Gura S.M. (2021) Systemna ekonomichna dynamika pasazhyrskogo aviacijnogo transportu ta instytucionalni mekhanizmy jiji rehuljuvannja [System economic dynamics of passenger air transport and institutional mechanisms of its regulation]. *Problems of Systemic Approach in the Economy*, vol. 2, no. 82, pp. 46–53.
11. Brusakova O. (2020) Ponjattja ta sutnistj mekhanizmu derzhavnogo rehuljuvannja v ghaluzi aviacijnogo transport [The concept and essence of the mechanism of state regulation in the field of air transport]. *Entrepreneurship, economy and law*, vol. 6, pp. 116–122.
12. Mashkantseva S. (2020) Naukovi zasady instytucijnogo rehuljuvannja rozvytku transportnoji ghaluzi rehionu [Scientific bases of institutional regulation of development of transport industry of the region]. *Business Navigator*, vol. 2, no. 58, pp. 41–45.
13. Vasylytsiv T.G., Lupak R.L. (2019) Mekhanizmy ta funkcionalno-strukturalni instrumenty zabezpechennja konkurentospromozhnosti nacionalnoji ekonomiky v umovakh suchasnykh zagroz ekonomichnoji bezpeky [Mechanisms and functional-structural tools for ensuring the competitiveness of the national economy in the face of modern threats to economic security]. Lviv: NNVK Publishing House «АТБ». (in Ukrainian)
14. Kryvovyazyuk I.V. (2018) Loghystyka jak imperatyv rozvytku innovacijnoji dijalnosti aviacijnogo pidpryemstva [Logistics as an imperative for development of innovative activity of the aviation enterprise]. *Black sea economic studies*, vol. 25, pp. 79–84.

15. Kryvovyazyuk I., Kulyk Y. (2017) Zabezpechennja innovacijnoji aktyvnosti aviacijnykh pidpryjemstv u konteksti jikh loghistrychnoji dijaljnosti [Supply of innovative activity of aviation enterprises in the context of their logistics activity]. *Problems of Systemic Approach in the Economy*, vol. 6, no. 62, part 1, pp. 7–13.
16. Serhii Smerichevskyi, Igor Kryvovyazyuk, Svitlana Smerichevska, Olena Tsymbalistova, Maryna Kharchenko and Evhen Yudenko (2020) Development of the Logistical Support Mechanism for the Airline's Innovation Activity on the Market of Air Transport Services. *International Journal of Management*, 11(6), pp. 1482–1492.
17. Odnoroh M.A. (2017) Instytucionaljnyj mekhanizm jak skladova ekonomichnoji systemy [Institutional mechanism as a component of the economic system]. Proceedings of Development of the country's economy: opportunities, problems, prospects (Ukraine, Zaporozhye, 20-21.10.2017), Zaporozhye: East Ukrainian Institute of Economics and Management, pp. 6–9.
18. Derzhavna sluzhba statyky Ukrainy (2015–2019) *Pokaznyky dijaljnosti aviacijnogho transportu Ukrainy* [Performance indicators of air transport of Ukraine]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.
19. Derzhavna aviacijna sluzhba Ukrainy (2020) *Pidsumky dijaljnosti aviacijnoji ghaluzi Ukrainy* [The results of the aviation industry of Ukraine]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.