



Наказом МОН України від 10.10.2022 р. №894 видання включено до **категорії «Б»** за спеціальностями:
051 – економіка; 072 – фінанси, банківська справа та страхування; 073 – менеджмент;
076 – підприємництво, торгівля та біржова діяльність; 292 – міжнародні економічні відносини

DOI: 10.56197/2786-5827/2023-2-1-2

УДК 338

Венгер Віталій Васильович,
доктор економічних наук, старший науковий співробітник,
провідний науковий співробітник відділу секторальних прогнозів та кон'юнктури ринків,
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”,
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна,
email: vengerv@ukr.net,
ORCID ID: 0000-0003-1018-0909,
Scopus ID: 35759836300

Романовська Наталія Іванівна,
кандидат економічних наук, доцент,
науковий співробітник відділу фінансів реального сектора,
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”,
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна,
email: romnatalina@gmail.com
ORCID ID: 0000-0002-1377-7551

Venger Vitalii,
Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher,
Leading Researcher, Department of Sectoral Forecasts and Market Conditions,
State Organization “Institute for Economics and Forecasting, NAS of Ukraine”
Panasa Myrnoho str., 26, Kyiv, Ukraine, 01011
email: vengerv@ukr.net,
ORCID ID: 0000-0003-1018-0909,
Scopus ID: 35759836300

Romanovska Nataliia,
PhD in Economics, Associate Professor,
Researcher, Department of Finance of the Real Sector,
State Organization “Institute for Economics and Forecasting, NAS of Ukraine”
Panasa Myrnoho str., 26, Kyiv, Ukraine, 01011
email: romnatalina@gmail.com,
ORCID ID: 0000-0002-1377-7551

**МОДЕЛЮВАННЯ РИНКУ АЕРОПОРТОВИХ ПОСЛУГ У СИСТЕМІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ**

**MODELING OF AIRPORT SERVICES MARKET IN THE SYSTEM
OF ENSURING GLOBAL COMPETITIVENESS**

Вступ. У сучасних умовах динамічного розвитку світового господарства і міжнародних економічних відносин суттєво підвищується роль міжнародних повітряних перевезень. Ринок авіаперевезень будучи одним із основних системоутворюючих елементів глобальної мережевізації суспільства, створює передумови для посилення інтеграційних процесів шляхом забезпечення вільного пересування пасажирів і вантажів, залучення країн до участі у міжнародній торгівлі та є одним із основоположних факторів соціально-економічного зростання національних економік як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективах.

Матеріали та методи. Теоретико-методологічну базу дослідження складають наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених. Дослідження наукової проблеми проведено за допомогою критичного та наукового аналізу, методів наукового узагальнення та систематизації, індукції та дедукції. Результати дослідження, висновки та рекомендації обґрунтовано на основі інтегрованого підходу.

Результати і обговорення. У статті досліджено інфраструктуру аеропортів, яка послідовно трансформується в симбіоз підсистем практично всіх відомих інфраструктурних систем і завдяки цьому здобуває якісну характеристику джерела наймогутніших імпульсів до власного розвитку й вирішення різноманітних соціально-економічних проблем у національному, регіональному і міжнародному масштабах.

Аеропорт, будучи об'єктом виробничої інфраструктури, займається і комерційною діяльністю. У статті зазначено, що доходи складаються із доходів авіаційного та неавіаційного секторів, причому останні в усьому світі мають найбільшу тенденцію до зростання. У статті визначено пріоритети й послідовність розвитку об'єктів аеропорту. Важливою складовою розробки стратегії розвитку аеропорту в контексті застосування конкурентних переваг є вирішення організаційних питань у сфері розробки і впровадження нових технологій в інфраструктуру аеропортів базування (включаючи об'єкти обслуговування повітряних суден, обробки вантажів, вантажного терміналу), в інфраструктуру агентських структур (зокрема транспортно-логістичні центри, транспортно-експедиційні компанії, центри організації продажів, аеронавігаційні центри).

У статті значну увагу приділено визначенню місткості ринку аеропортових послуг, засноване на прогнозуванні попиту на ці послуги. Застосування структурної моделі ринку дає змогу визначити межі сегментів ринку й виділити у відповідність із базовими характеристиками послуг так звані релевантні (обмежені певними властивостями) ринки аеропортових послуг. Розглянуто механізми державно-приватного партнерства, яке має широкий спектр різних форм стосовно аеропортів: концесія, довгострокова оренда, керуючі та сервісні контракти.

Висновки. На основі проведеного дослідження визначено структурну модель ринку надання аеропортових послуг у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. Показано, що аеропортове господарство досить затратне та вимагає постійних інвестицій в оновлення інфраструктурних об'єктів і технологічних систем. Залучення приватного сектору є подальшим кроком у напрямі лібералізації прав власності та управління аеропортами. Воно є складовою загального процесу глобалізації та лібералізації світової економіки і руху у напрямі приватизації комерційно орієнтованих галузей і видів послуг, які управляються насамперед державою або належними до держави структурами, особливо стосовно виробничої інфраструктури аеропортів.

Ключові слова: моделювання, ринок, аеропортові послуги, світова економіка, економічна глобалізація, міжнародні аеропорти, конкурентоспроможність, виробнича інфраструктура, фінансування, прогнозування.

Introduction. In modern conditions of dynamic development of the world economy and international economic relations, the role of international air transportation is significantly increasing. The aviation market, being one of the main system-forming elements of global networking of society, creates prerequisites for strengthening integration processes by providing free movement of

passengers and cargo, attracting countries to participate in international trade and is one of the fundamental factors of socio-economic growth of national economies in both short-term and long-term perspectives.

Materials and methods. The theoretical and methodological basis of the research is composed of scientific works by domestic and foreign scholars. The research of the scientific problem was carried out using critical and scientific analysis, methods of scientific generalization and systematization, induction and deduction. The results of the research, conclusions, and recommendations are based on an integrated approach.

Results and Discussion. The article explores the infrastructure of airports, which transforms into a symbiosis of subsystems of practically all known infrastructure systems, thereby gaining a qualitative characteristic as a source of the most powerful impulses for its own development and the solution of various socio-economic problems at the national, regional, and international levels. As an object of production infrastructure, airports also engage in commercial activities. The article notes that revenues come from both aviation and non-aviation sectors, with the latter having the highest tendency for growth worldwide. The article identifies priorities and a sequence for the development of airport facilities. An important component of developing a strategy for airport development in the context of applying competitive advantages is to address organizational issues related to the development and implementation of new technologies in the infrastructure of the base airports (including aircraft servicing facilities, cargo handling, and cargo terminals) and in the infrastructure of agency structures (including transport and logistics centers, transport and forwarding companies, sales organization centers, and air navigation centers). The article pays significant attention to determining the market capacity for airport services based on forecasting the demand for these services. The use of a structural market model allows for determining the boundaries of market segments and identifying, in accordance with the basic characteristics of services, so-called relevant (limited by certain properties) markets for airport services. The mechanisms of public-private partnership, which have a wide range of different forms regarding airports, are considered: concession, long-term lease, management and service contracts.

Conclusions. Based on the conducted research, a structural model of the market for the provision of airport services in the system of ensuring global competitiveness. It has been shown that the airport industry is quite expensive and requires constant investment in updating infrastructure facilities and technological systems. Involvement of the private sector is a further step towards the liberalization of property rights and airport management. It is a component of the overall process of globalization and liberalization of the global economy and the movement towards the privatization of commercially oriented industries and services, primarily managed by the state or state-owned structures, especially in relation to the production infrastructure of airports.

Keywords: modeling, market, airport services, global economy, economic globalization, international airports, competitiveness, production infrastructure, financing, forecasting.

JEL Classification: D20; L50; O31

Вступ. На сучасному етапі розвитку світової економіки, поглиблення міжнародного поділу праці, економічної глобалізації, транснаціоналізації виробництва, об'єктивного посилення інтеграційних процесів виникає об'єктивна потреба в стрімкому підвищенні конкурентоспроможності міжнародних аеропортів, здатних повністю забезпечити гармонійну взаємодію економічних суб'єктів на міжнародному рівні та в створенні умов для розвитку перспективних міждержавних і суспільних відносин. Це обумовлено тим, що в умовах глобальної конкуренції розвинена інфраструктура міжнародних аеропортів перетворюється на конкурентну перевагу країни на світовому ринку. Проте зі зростанням динаміки світової економіки, розширенням обсягу повітряного руху питання про недосконалу інфраструктуру аеропортових служб, моделювання ринку аеропортових послуг у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності є необхідним для збалансованого розвитку всіх ланок в умовах дефіциту інвестиційних ресурсів.

Матеріали та методи. Теоретико-методологічну базу дослідження складають наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених. Дослідження наукової проблеми проведено за допомогою критичного та наукового аналізу, методів наукового узагальнення та систематизації, індукції та дедукції. Результати дослідження, висновки та рекомендації обґрунтовано на основі інтегрованого підходу.

Результати і обговорення. Проблемам якості аеропортових послуг, розвитку конкурентоспроможності міжнародних аеропортів, інноваційному розвитку аеропортів присвячено наукові праці, зокрема Орловської Ю. (Орловська, 2018); Коваленко Н., Шаповал К., Пасічного В. (Коваленко, 2021), Ложачевської О., Сидоренко К. (Ложачевська, 2019), Олешко Т., Геєць І., Павлюк Є. (Олешко, 2017).

Загалом розвиток системи повітряного транспорту стає не лише необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання країни, а й чинником підвищення якості життя населення і конкурентоспроможності національної економіки. Аеропорти як частина транспортної системи є найважливішим компонентом місцевої, національної і регіональної інфраструктури. Для надійного функціонування міжнародного повітряного транспорту потрібна всевітня мережа аеропортів, що забезпечує безпеку, регулярність повітряного руху, якість наземного обслуговування авіаперевезень. Мережа аеропортів являється найважливішою складовою системи світового повітряного транспорту. Аеропорти являються стратегічно і соціально значимими державними об'єктами (Кузьменко, 2014, С. 209).

Аеропортові підприємства призначені для забезпечення наземного обслуговування літаків, підготовки їх до польоту та забезпечення їх перебування в польоті. Від чіткої роботи аеропортових компаній значною мірою залежить вирішення таких конкретних завдань, як безпека польотів повітряних суден, своєчасність обслуговування, культура обслуговування авіапасажирських і вантажних перевізників. Ефективна діяльність підприємства має бути спрямована на задоволення потреб споживачів шляхом підвищення якості обслуговування, підвищення надійності та скорочення часу обслуговування.

Слід зазначити, що аеропорт як єдиний комплекс є групою промислових інфраструктур, які потребують постійного фінансування для реконструкції, оновлення та нового будівництва. Загалом інфраструктура аеропорту складається з наступних одиниць (Сидоренко, 2013, С. 195-196).

1. Повітряні служби – льотне поле, виходи, розсувні переходи-рукави, об'єкти, пов'язані з переміщенням літаків; усі об'єкти, що вважаються розташованими поза зонами безпеки пасажирів (злітно-посадкові смуги, рульові доріжки, майданчики та ін.). Дані послуги надаються в монопольному режимі через їх природну об'єктивність. Механізми ціноутворення зазвичай не містять у собі чинника конкуренції (тобто посадкові витрати, аеропортові збори з пасажирів та ін.), хоча ці питання могли би бути предметом договорів з авіакомпаніями. Конкуренція між аеропортами є релевантним чинником, як і регулювання.

2. Наземні служби – об'єкти, пов'язані з переміщенням пасажирів і багажу від літакових зон; аеропортові об'єкти, призначені для обслуговування пасажирів на підступах до термінальних зон й усередині них (тобто пасажирські послуги, пункти продажу продуктів харчування та напоїв, магазини безмитної торгівлі, автостоянки та ін.). Зазначені послуги надаються на конкурентній основі в тих випадках, де авіакомпанії і пасажирів можуть знайти інших постачальників послуг. Механізми ціноутворення, як правило, містять у собі чинник конкуренції того чи іншого типу, однак перебувають під суттєвим впливом з боку власника аеропорту.

3. Служби безпеки – об'єкти, що відносяться до поліції, служби безпеки, митниці, імміграційної служби, служби надзвичайних ситуацій та ін. Зазначені послуги надаються безпосередньо відповідними муніципальними, регіональними або державними службами або надаються в результаті регулювання (наприклад послуги з управління аеропортом або працюючі за контрактом служби безпеки).

4. Наземний доступ – служби автомобільного, залізничного транспорту тощо. Послуги автомобільного транспорту часто надаються місцевою владою, але від аеропортів чекають збільшення внесків до місцевих бюджетів.

Детальну характеристику аеропорту як об'єкта виробничої інфраструктури доцільно розпочати із споруд і устаткування в зонах руху повітряних суден, у тому числі злітно-посадкових смуг, руліжних доріжок, перонів, зон паркування (місць стоянок) літаків, засобів безпеки, світлосигнальних систем, радіонавігаційного устаткування. Перелічені об'єкти визначають монополію аеропорту, яка регулюється державою.

Наявність кількох злітно-посадкових смуг визначає рівень розвитку аеропорту. Злітно-посадкові смуги, у свою чергу, характеризуються своїми розмірами, відстанями, на яких літак злітає, зупиняється і приземляється, покриттям і його щільністю.

Довжина злітно-посадкової смуги визначає прийнятний тип літака з повною злітною масою. Залежно від пропускної спроможності злітно-посадкової смуги може бути обмежена кількість літаків, які злітають і сідають щодня. Варто зазначити, що зношеність злітно-посадкових смуг є однією з головних проблем, з якою сьогодні стикаються аеропорти в світі, а також є одним з основних напрямків плану розвитку авіації Міжнародної асоціації повітряного транспорту (International Air Transport Association). Крім того, прагнення аеропортів збільшити пасажиро- і вантажопотоки призводить до необхідності будівництва злітно-посадкових смуг.

Мережа руліжних доріжок і перону визначає пропускну спроможність аеропорту. Поворотні колії характеризуються кількістю, розміром (довжиною і шириною), щільністю покриття. Всі рульові доріжки пронумеровані, а ступінь їх технічної оснащеності характеризується наявністю габаритних і центральних ліхтарів, а також гальмівних бар'єрів. Розрізняють паралельні (головні), швидкісні та сполучні поворотні колії. Наявність кількох основних руліжних доріжок створює більше можливостей для маневрування літаків навколо аеропорту. Головна руліжна доріжка має посилене узбіччя не менше як 7,5 метрів, що дає змогу злітати та приземлятися сучасним широкофюзеляжним літакам, таким як A380 та Boeing 777. Рівень розвитку аеропорту також залежить від оснащення злітно-посадкових смуг, світлотехніки та радіобладнання руліжних доріжок (Сидоренко, 2013, С. 196).

Наступна група об'єктів інфраструктури аеропорту – зона обслуговування пасажирів, яка включає в себе інформацію про рейси, стійки реєстрації, пакування багажу, зони імміграційного та митного контролю, паспортний контроль, передпольотний контроль пасажирів, зали очікування та вильоту, автобуси для перевезення пасажирів до літаків, проходи, видачу багажу, ліфти та ескалатори. Комерційні та роздрібні структури в аеропорту, такі як ресторани, магазини, мережі безмитної торгівлі та компанії з прокату автомобілів, безпосередньо пов'язані із зоною обслуговування пасажирів.

Зони обслуговування пасажирів та комерційні об'єкти розташовані в межах аеровокзалу і характеризуються такими показниками, як: загальна площа, висота купольної частини, довжина будівлі по фасаду, місткість або пропускна спроможність (показники години пік), кількість телескопічних трапів для прибуття та відправлення пасажирів, кількість ліфтів та ескалаторів, кількість міжнародних рейсів, кількість внутрішніх рейсів, кількість стійок реєстрації внутрішніх та VIP-пасажирів; кількість стійок митного та паспортного контролю; кількість пунктів огляду; кількість торгових точок; кількість крісел у передреєстраційних залах очікування і зонах вильоту; конференц-зали й ін. (Morichi, 2012).

Більшість міжнародних аеропортів світу були спроектовані в 1970-1980-х роках і зараз потребують термінової реконструкції та перепланування для обслуговування міжнародних авіапереvezень у зв'язку зі зміною обсягів пасажиропотоку (структура цивільних авіапереvezень змінилася в бік збільшення міжнародного трафіку на понад 60%). Ситуація ускладнюється недостатньою пропускною спроможністю аеропортової інфраструктури, тобто нездатністю аеропортів, наземних засобів управління повітряним рухом та систем навігації на підходах до них впоратися зі зростаючими обсягами міжнародного трафіку. Тому реконструкція терміналів аеропортів по всьому світу стала невід'ємною частиною їх

експлуатації. Термінали міжнародних аеропортів по всьому світу надзвичайно чутливо реагують на всі зміни, що відбуваються в суспільстві, будь то технологічні, безпекові, архітектурні, економічні або дизайнерські зміни.

Наступною складовою виробничої інфраструктури аеропорту є вантажний склад і термінал. Завантаження та розвантаження вантажу на літаки та з літаків вимагає спеціального обладнання. Важливими є також умови для транспортування, пакування та зберігання цього вантажу на землі. Вантажні термінали аеропортів характеризуються такими показниками, як площа вантажного перону, загальна і корисна площа будівлі вантажного терміналу, площа прильоту, вильоту, спеціалізованих і холодильних складів, пропускна здатність терміналу (тоннаж вантажу на добу) і перону (максимальна кількість літаків, які можуть бути прийняті одночасно). Вантажні термінали обладнані кранами, електро-та автовантажувачами, стелажми, вантажними транспортерами, вантажівками, бортовими автомобілями, контейнерними візками, багажними візками, буксирними тягачами, електронними вагами та рентгенівським обладнанням.

Аеропорти також мають кейтерингові машини з холодильниками, буксири для літаків і антиожеледне обладнання для підготовки літаків до польоту. Аеропорт сам може бути постачальником бортового харчування.

В аеропортах зазвичай є засоби для заправки і дозаправки паливом. Ціна на авіаційний гас підлягає державному регулюванню в цьому секторі інфраструктури, оскільки аеропорти є монополістами у наданні послуг. Паливно-заправні комплекси аеропортів повинні мати складські приміщення для зберігання авіаційних паливно-мастильних матеріалів та пункт видачі авіаційного палива до аеродромної паливо-роздавальної колонки та з неї, обладнані системами відділення води, фільтрації авіаційного палива, впорскування антикристалізаційної рідини та обліку палива на всіх етапах його проходження. Паливо-заправні комплекси повинні бути обладнані насосами, клапанами, фільтрами, лічильниками і роздавальними колонками, роздавальними кранами і вентилями, манометрами, вакуумметрами, термометрами, паливо- і оливо-роздавальними колонками, спеціальними рідинно-роздавальними колонками, обладнанням для хімічного і механічного очищення резервуарів.

Додаткова діяльність аеропортів з наземного обслуговування повітряних суден включає планування завантаження повітряних суден; виконання графіка центрування повітряних суден; забезпечення екіпажів необхідними документами для виконання рейсу; контроль і координацію наземного обслуговування повітряних суден під час стоянки різними обслуговуючими компаніями та службами аеропорту; контроль правильності комплектації вантажу на засоби пакування й завантаження на повітряні судна; забезпечення обміну інформацією про вантаж на бортах повітряних суден і про рух повітряних суден по каналах електронного зв'язку; ведення статистики робіт і послуг, виконаних на рейсах; ведення обліку прибуття повітряних суден, пакування; корегування замовлень транспорту для екіпажів (Konings, 2008).

Серед вищезазначених об'єктів виробничої інфраструктури аеропорту найважливішими є аеронавігаційна та технічна бази. Авіаційно-технічна база аеропорту в першу чергу відповідає за аналіз і розшифровку польотної інформації та ведення експлуатаційної документації повітряних суден. Як правило, до складу аеронавігаційних служб аеропорту входять підрозділи, які надають такі послуги повітряним суднам, що прилітають до аеропорту.

При аналізі аеропортів слід також брати до уваги доступність, наприклад, відстань від міста і транспортне сполучення. До аеропорту має бути проведена автомагістраль, щоб до нього можна було дістатися як на приватному автомобілі, так і на громадському транспорті. Як правило, великі міжнародні аеропорти пов'язані з містами залізничним сполученням. Система швидкісного транзиту дозволяє людям подорожувати від пасажирського терміналу аеропорту до міста і назад. Такі інтермодальні проекти створюють додаткові конкурентні переваги для авіакомпаній і дозволяють пасажиром подорожувати з різних міст за найкоротший гарантований час.

Аеропорти є одночасно об'єктами виробничої інфраструктури та комерційної діяльності. Тому їхні доходи складаються як з авіаційного, так і з не авіаційного секторів, причому останній демонструє найшвидшу тенденцію до зростання в усьому світі. Доходи від авіаційного сектору аеропортів формуються за рахунок зборів, тарифів і систем ціноутворення, які надають послуги авіаційним операторам. До аеропортових зборів належать збори за зліт і посадку, збори за авіаційну безпеку, збори за нічну стоянку та збори за користування терміналом аеропорту. Збори за наземне обслуговування стягуються за обслуговування пасажирів, вантажу, прибуття і відправлення повітряних суден та обслуговування транзитних повітряних суден. Збори за наземне обслуговування та ціни на послуги з наземного обслуговування, не зазначені вище, встановлюються авіакомпаніями, аеропортами, авіапідприємствами та іншими операторами, які надають послуги з наземного обслуговування повітряних суден в аеропортах, самостійно.

Аеропорти взаємодіють майже з усіма іншими видами транспортної та комунікаційної інфраструктури. Аеропорти мають різноманітні виробничі зв'язки майже з усіма галузями промисловості, оптової та роздрібною торгівлі, сільського господарства та природоохоронними службами.

В результаті аеропортова інфраструктура послідовно трансформується в симбіоз практично всіх відомих підсистем інфраструктурних систем, набуваючи таким чином якісних характеристик потужного джерела імпульсу для власного розвитку та вирішення різноманітних соціально-економічних проблем національного, регіонального та міжнародного масштабу.

Слід зазначити, що умовах нарощування обсягів надання авіаційних і суміжних послуг, лібералізації ринку авіаційних перевезень та модернізації мережі вітчизняних аеропортів набувають суттєвої актуальності завдання щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіатранспортних підприємств (Вовк, 2019, С. 32).

На конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів впливає багато факторів, зокрема: конкурентоспроможність національної економіки в глобальному просторі; конкурентоспроможність економічного регіону, в якому розташований аеропорт; конкурентоспроможність аеропортів як господарюючих суб'єктів; конкурентоспроможність конкретних послуг, які надаються виробничою інфраструктурою міжнародних аеропортів. У свою чергу, від рівня конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів залежить місце, яке займають аеропорти на міжнародному (глобальному) ринку авіаперевезень, а від цього, зокрема, залежить конкурентоспроможність аеропортового сектора, економічного регіону та національної економіки загалом. Саме тому в умовах динамічного розвитку світового ринку авіаперевезень, постає об'єктивна необхідність формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів (Корж, 2015).

Загалом, потенціал конкурентоспроможності аеропортів, як і інших сервісних підприємств, визначається корпоративною силою сервісних компаній, а для цього необхідна стратегія розвитку виробничої інфраструктури аеропорту для вирішення завдання повного, своєчасного, безперебійного, якісного задоволення швидкозростаючого попиту клієнтів з мінімально можливими витратами. Розробка цієї стратегії є першочерговим завданням.

Як зазначалося вище, виробнича інфраструктура аеропорту – це комплекс об'єктів, які за функціональним призначенням можна поділити на ті, що безпосередньо обслуговують виробничо-технічні процеси повітряного транспорту (авіаційну діяльність) та ті, що надають додаткові послуги, які покращують економічні та якісні показники, що підвищують конкурентоспроможність аеропорту.

Варто зазначити, що конкурентоспроможність аеропортів у глобальному економічному просторі вимагає своєчасної модернізації та гармонійного розвитку аеропортових об'єктів відповідно до потреб ринку аеропортових послуг і базується на раціональному ресурсному забезпеченні та ефективному управлінні майновим комплексом на всіх етапах експлуатації та розвитку. На думку К. Сидоренко, вихідним організаційно-

методичним інструментом реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності аеропорту мають бути окремі дослідження ринку аеропортових послуг з описом і прогнозуванням базових характеристик послуг, максимально повним охопленням ринку і оцінкою його ємності, аналізом кон'юнктури ринку, включаючи конкурентні загрози; місткість ринку за попитом на послуги повинна забезпечуватися розвитком пропозицій аеропорту для їх задоволення (з оцінкою місткості ринку пропозицій) (Сидоренко, 2014, С. 172). Організаційно-економічні механізми розвитку аеропорту повинні базуватися на принципах раціонального "цільового" розвитку (у певній послідовності), раціональної інвестиційної діяльності (з різними джерелами інвестування) та застосування ефективних механізмів управління власністю (у вигляді множинних структур) на всіх етапах функціонування та розвитку аеропорту.

Іншими словами, початковий етап реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності аеропорту повинен базуватися на організації дослідження ринку аеропортових послуг. Далі кожна сфера послуг повинна бути забезпечена відповідними технічними процесами виробника (аеропорту), які дають змогу отримати кінцевий продукт. Кожен процес (або комбінація процесів) формує аеропортову послугу.

Структурне моделювання ринку дозволяє визначити його сегменти та дослідити їх характеристики (наприклад, сегменти ринку та відповідні їм потужності аеропортів) з урахуванням кон'юнктури ринку та техніко-економічного стану аеропортових об'єктів загалом. Це є основою для визначення пріоритетів та послідовності розвитку об'єктів аеропортів.

Слід зазначити, що при обґрунтуванні вибору пріоритетних сегментів ринку та об'єктів аеропорту слід враховувати черговість їх розвитку та введення в експлуатацію:

- основні характеристики аеропортових послуг на відповідних ринках;
- задоволення попиту на послуги;
- пропускну здатність аеропорту (пропускну спроможність);
- майнову структуру;
- потенціал прискорення розвитку об'єкта та його залучення до процесу відтворення;
- можливість модернізації об'єкта без порушення роботи аеропорту;
- прибутковість послуги (активів);
- обсяг необхідних інвестицій та їх джерела;
- рівень капіталізації та повернення інвестицій.

Відповідно до програмно-цільового підходу, початковим етапом розвитку аеропорту має стати формулювання принципів реалізації стратегії розвитку аеропорту, яка являє собою комплекс взаємозалежних заходів щодо організації завдань, термінів їх виконання та окремих ресурсів проекту для ефективного досягнення поставлених цілей.

Процес формування стратегії аеропорту розглядають, як правило, у три етапи: формування корпоративної стратегії; формування конкурентної стратегії; визначення функціональних стратегій (Cowie, 2009). Оскільки корпоративна стратегія міжнародних аеропортів спрямована на розвиток ринку аеропортових послуг в умовах конкуренції, слід звернути увагу на другий етап – формування конкурентної стратегії. Основною метою конкурентної стратегії є отримання конкурентних переваг на глобалізованому ринку авіаційних послуг.

Науково-методичний підхід до створення конкурентоспроможних компаній досліджував М. Портер, який розробив сучасні принципи та методи формулювання конкурентних стратегій компаній, особливо для виходу на міжнародні ринки. Початковим етапом розробки конкурентної стратегії є формулювання цілей. Цілі, на відміну від місії, виражають певні напрямки діяльності компанії. Це пов'язано з тим, що компанії не можуть сконцентруватися на одній меті і потребують визначення більш важливих орієнтирів для дій. Загалом існує вісім ключових сфер, в яких компанії визначають свої цілі: ринкова позиція, інновації, продуктивність, ресурси, прибутковість, управлінські аспекти, людські ресурси та соціальна відповідальність. До формулювання цілей висуваються певні вимоги щодо

конкретності та ясності, гнучкості та досяжності, вимірюваності та порівнянності, сумісності та прийнятності, враховуючи специфіку транспортної діяльності. (Handbook of Transportation, 2007). Стосовно світового ринку аеропортових послуг в науковій літературі пропонується опиратися на такі стратегічні цілі (табл. 1).

Таблиця 1

Типові напрями стратегічних цілей для розвитку міжнародних аеропортів

Напрями встановлення цілей	Основні показники, що відображають вид стратегічних цілей
Безпека польотів	Кількість випадків на злітно-посадковій смузі на тисячу злітно-посадкових операцій; кількість випадків на злітно-посадковій смузі із смертельним наслідком на тисячу злітно-посадкових операцій; кількість випадків на тисячу годин робіт; кількість випадків несанкціонованого заволодіння злітно-посадкової смуги на тисячу злітно-посадкових операцій; кількість зіткнень з птахами на тисячу злітно-посадкових операцій.
Становище аеропорту на ринку	Частка ринку; відносна частка на ринку; кількість маршрутів; обсяг перевезень (доходів); структура перевезень; структура доходів за видами діяльності тощо.
Продуктивність	Кількість злітно-посадкових операцій на одного працівника; кількість злітно-посадкових операцій на один пункт виходу на посадку; кількість пасажирів на одного працівника; кількість тонн вантажу на одного працівника та ін.
Прибутковість	Доходи; витрати; прибуток; рентабельність на одну злітно-посадкову операцію, на одного пасажира.
Потужність (масштаб і розміри) аеропорту	Середня щодення пропускна здатність аеропорту (кількість щоденних злітно-посадкових операцій); розміри аеропорту; кількість злітно-посадкових смуг; майнова структура аеропорту.
Нововведення	Витрати на наукові дослідження (частка витрат); темпи відновлення основних виробничих фондів; нові види діяльності і нові технології (централізований і електронний продаж послуг, інформаційна підтримка логістичних систем) іт. ін.
Кадровий склад	Рівень плинності кадрів; рівень кваліфікації; кількість прогулів.
Якість обслуговування	Кількість обґрунтованих затриманих рейсів; середня тривалість затримань на один рейс; час перебування пасажирів у черзі при оглядах службами безпеки ; відсоток витраченого часу на оформлення та отримання багажу; зручність орієнтування в середині аеропорту; точність екранної інформації, загальна задоволеність пасажирами; своєчасність доставки вантажів; термін доставки; умови зберігання; питома вага постійних клієнтів; кількість претензій з боку клієнтів тощо.

Джерело: Сидоренко, 2014, С. 174

Важливо також враховувати, що стратегії розвитку аеропортів завжди повинні бути спрямовані на забезпечення конкурентоспроможності на ринку авіаційних перевезень шляхом підвищення ефективності їхньої діяльності. У зв'язку з цим, для забезпечення ефективності стратегії розвитку аеропорту, кожен показник ефективності повинен базуватися на цільових параметрах, які повинні бути досягнуті або перевищені на різних узагальнених рівнях (тобто на рівні окремих аеропортів, аеропортових систем або мереж аеропортів) протягом певного періоду часу. Встановлення цих параметрів залежатиме від характеру цілей та інших обставин.

У деяких випадках на показники ефективності можуть впливати зовнішні фактори, такі як скорочення бюджету державних аеропортів або конкурентний тиск з боку інших аеропортів. Загалом, цільові показники ефективності повинні стосуватися зусиль аеропорту,

спрямованих на покращення з часом. Показники ефективності можуть допомогти інформувати та обґрунтовувати інвестиційні рішення.

Мета конкурентної стратегії аеропорту має ґрунтуватися на створенні економічної цінності, щоб аеропорт міг стягувати ціну (збір), яка перевищує загальну вартість послуги. При цьому єдиним важливим критерієм створеної економічної цінності є довгострокова прибутковість інвестицій в даному аеропорту, яка не повинна бути нижчою за середньогалузевий показник.

Використання інших показників і коефіцієнтів (наприклад, розмір аеропорту, частка ринку, зростання доходів, зростання чистого прибутку на акцію, очікуваний прибуток або грошовий потік) для стратегічних цілей створює серйозні ризики. Однак ці показники можуть бути використані як додаткові та допоміжні. Економічне зростання аеропорту можливе лише в тому випадку, якщо воно супроводжується прибутковістю інвестованого капіталу, вищою за середньогалузевий показник.

При розробці цілей конкурентної стратегії аеропорту також необхідно активно враховувати міжнародний досвід використання показника “прибуток на вкладений (інвестований) капітал”. У цьому випадку прибуток розглядається до сплати податків і відсотків, а інвестований капітал визначається як загальна сума активів за вирахуванням надлишкових коштів і поточних операційних зобов’язань. Поняття інвестованого капіталу також широко використовується в економічній літературі та практиці і являє собою суму всього капіталу, визнаного в балансі. Він включає власний капітал, у тому числі привілейовані акції, довгострокові кредити та позики, а також інші довгострокові зобов’язання та неконтрольні частки, тобто загальні активи за вирахуванням поточних зобов’язань.

В економічній літературі відзначається, що застосування компаніями, в тому числі аеропортами, стратегій, заснованих на концепції логістики, значно покращує показник відношення прибутку від реалізації товарів (надання послуг) до інвестованого капіталу (ПК):

$$\text{ПК} = \frac{\text{Прибуток від продажів}}{\text{Вартість продажів}} \times \frac{\text{Вартість продажів}}{\text{Інвестований капітал}} \times 100\%$$

Слід зазначити, що фінансові показники залежать від стратегії, обраної аеропортом. Тому аеропорти повинні визначити всі фактори, які можуть мати певний вплив на зміну прибутковості, і врахувати їх у своїй стратегії.

З-поміж показників, що використовуються для визначення впливу аеропортових послуг на конкурентоспроможність, найбільш значні покращення спостерігаються у сфері скорочення часу обслуговування завдяки впровадженню передових транспортних технологій. Упровадження прогресивних транспортних технологій передбачає впорядкування схеми вантажоперевезень та пасажироперевезень на основі транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем, які дозволяють скоординувати рух матеріальних, інформаційних і фінансових потоків за принципами “від дверей до дверей” і “точно за терміном”, що вимагає (Вельцен, 2016, С. 185):

- створення мережі взаємопов’язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів;

- створення правових засад здійснення змішаних (комбінованих) перевезень і взаємодії різних видів транспорту та інших структур, пов’язаних із пропуском потоків у транспортних вузлах;

- впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортної документацією, електронного документообігу;

- впровадження навігаційних технологій, включаючи супутникові, засоби радіонавігації, ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів на базі загальноєвропейської системи Галілео та ін.

І такі можливості є однією з переваг виділення та структурування сегментів аеропортових послуг. Це підтверджує світовий досвід, який вказує на створення в сучасних аеропортах транспортно-логістичних центрів і розробку оптимальних маршрутів для

переміщення вантажів в середині країни та за кордоном. Завдяки тому, що аеропорти виступають у ролі хабів глобальної авіатранспортної системи, авіакомпанії можуть більш ефективно експлуатувати свої літаки та інтегруватися у змішані транспортні (мультиmodalні та інтерmodalні) логістичні ланцюги.

Для підвищення конкурентоспроможності аеропортів з точки зору вантажних послуг слід розглянути можливість створення вантажного терміналу, що відповідає сучасним технічним вимогам до організації вантажопотоків. Термінал може використовуватися як для обробки вантажів авіакомпаній, так і для надання послуг іншим видам транспорту, що користуються експедиторськими послугами, а також стороннім учасникам ринку. Слід також розглянути можливість розширення послуг аеропорту за рахунок створення більш широкої мережі частих прямих вантажних і пасажирських рейсів, а також авіаперевезень, використовуючи всі переваги міжнародних перевезень.

Важливим елементом у формуванні стратегії розвитку аеропорту з використанням конкурентних переваг є розробка та впровадження нових технологій в базовій інфраструктурі аеропорту (включаючи обслуговування повітряних суден, обробку вантажів та вантажні термінали) та в інфраструктурі агентської структури (включаючи транспортно-логістичні центри, транспортно-експедиторські компанії, центри організації продажів та аеронавігаційні центри), вирішення організаційних питань розробки та впровадження нових технологій.

Важливою частиною процесу проведення дослідження є визначення ємності ринку аеропортових послуг на основі прогнозованого попиту на ці послуги. Використання структурних моделей ринку дозволяє визначити межі ринкових сегментів і виділити так звані релевантні (обмежені певними характеристиками) ринки аеропортових послуг за основними характеристиками послуг.

Варто зазначити, що, за оцінками експертів, близько 90% компаній у сфері промисловості, торгівлі та послуг, включаючи транспорт, у США і майже 75% компаній у різних галузях Німеччини та Великобританії проводять ті чи інші маркетингові дослідження, включаючи аналіз ринкової кон'юнктури та ємності ринку. Кон'юнктура ринку визначається економічними показниками, що характеризують стан ринку, такими як співвідношення попиту та пропозиції, рівень цін, місткість ринку та купівельна спроможність споживачів. Місткість ринку розглядається з точки зору кількості продукції та послуг, які можуть бути продані, що визначається платоспроможним попитом. У міжнародному досвіді для прогнозування використовуються методи регресійного аналізу.

Ретроспективне дослідження динаміки аеропортових перевезень показало, що найбільш застосовними в сучасних умовах є моделі, в яких в якості релевантних змінних використовуються статистичні дані, що характеризують економічні умови, та показники, що відображають рівень пасажирських і вантажних тарифів на авіаційному транспорті.

Визначення необхідних виробничих потужностей (площі та пропускної спроможності) відповідних об'єктів аеропорту базується на прогнозі ємності ринку (за загальною моделлю ринку аеропортових послуг). При цьому пропонується класифікувати об'єкти на основі вищезазначених пріоритетів, включаючи інвестиційні потреби. Такий підхід додатково обґрунтовує вибір об'єктів, оптимальних методів та механізмів залучення приватних інвестицій у виробничу інфраструктуру аеропортів.

Крім того, визначення доходів від використання майна можна оцінити за допомогою економіко-математичного моделювання на основі виробничих функцій.

Загалом, як свідчить міжнародний досвід, інноваційний розвиток аеропортів та модернізація сучасної авіаційної та супутньої інфраструктури є важливим завданням для будь-якої країни. Це пов'язано з тим, що раціональне забезпечення повітряних перевезень та підтримання високого рівня розвитку аеропортів та аеродромного господарства є основними факторами, які гарантують комфорт та вигоду пасажирів і вантажовідправників, а також визначають динаміку економічного розвитку країни. Модернізація аеропортів також вимагає як впровадження сучасної моделі управління, так і оновлення наземної інфраструктури. Іншими словами, розвиток аеропорту все частіше включає в себе цілий ряд інноваційних

процесів, які виходять далеко за рамки поняття технології. Інновації в сучасному розумінні – це нові моделі управління експлуатаційною, господарською та комерційною діяльністю аеропортів, спрямовані на забезпечення успішного переходу на комерційну основу при збереженні високих стандартів безпеки. Ці моделі в першу чергу включають досягнення конкурентних переваг, управління взаємовідносинами з авіакомпаніями, розвиток прибуткових маршрутів, збільшення доходів від не аеронавігаційної діяльності, управління людськими ресурсами та підвищення соціальної відповідальності (табл. 2).

Таблиця 2

Напрями інноваційного розвитку в міжнародних аеропортах

Ключові області	Напрями інноваційного розвитку
Розвиток виробничої інфраструктури аеропорту	Підвищення транспортної доступності аеропорту та розвиток мультимодальних перевезень.
Збільшення операційної ефективності	Впровадження систем управління ресурсами аеропорту; розробка ініціатив щодо оптимізації процесів наземного обслуговування.
Впровадження інформаційно-комунікаційних та виробничих систем	Впровадження інтегрованих систем управління аеропортом; впровадження виробничих систем, що дозволяють підвищити контроль за виконанням операцій в реальному часі.
Розвиток авіаційних сервісів, забезпечення безпеки польотів	Активізація роботи з державними органами в частині вдосконалення нормативної бази галузі; запровадження системи контролю та управління доступом з єдиним бюро пропусків; запровадження системи інтелектуального відеонагляду, орнітологічне забезпечення польотів.
Розвиток неавіаційних сервісів	Розробка ініціатив по залученню в аеропорт додаткового потоку відвідувачів.
Збільшення енергоефективності та екологічності	Пов'язано із переходом на нове інженерне обладнання, а також розробкою та реалізацією системних заходів по зниженню негативного впливу на навколишнє природне середовище та виконанню регулятивних вимог по екології; утилізація відходів та зниження шкідливих викидів.

Джерело: Федяєва, 2012

Обмеження пропускної спроможності аеропортів, стрімке зростання обсягів авіаперевезень та посилення конкуренції між аеропортами по всьому світу є факторами, що стимулюють нові інвестиції в аеропортову інфраструктуру. Впровадження сучасних технологічних рішень в аеропортах необхідне для підвищення операційної ефективності, забезпечення зручності пасажирів та покращення якості обслуговування клієнтів авіакомпаній. Аеропорти повинні переглянути свою роль в логістичній системі. Аеропорти є центрами взаємодії учасників авіатранспортної галузі, і якість їхньої роботи має відповідати зростаючим вимогам пасажирів.

Для підтримки зростання авіаперевезень та підвищення конкурентоспроможності аеропорти повинні впроваджувати нові інноваційні підходи. Аеропорти, які успішно вирішують це завдання, стануть "аеропортами майбутнього" і будуть відрізнятися від інших за такими критеріями: нижчі операційні витрати, швидший та ефективніший пасажиропотік і нові джерела доходу завдяки роздрібним послугам та можливостям.

Варто зазначити, що кількість інновацій, які впроваджуються в міжнародних аеропортах по всьому світу, зростає з кожним роком. Наприклад, ключовими напрямками інноваційного розвитку в аеропортах є цифрові посвідчення особи з детальною інформацією про клієнта, інтегровані інформаційні системи, актуальна персональна інформація про місцезнаходження пасажирів в режимі реального часу та покращена взаємодія з пасажиром через доступні комп'ютерні мережі.

Крім того, в найбільших аеропортах світу реалізується низка інноваційних проєктів, спрямованих на покращення обслуговування пасажирів, оптимізацію та автоматизацію роботи персоналу. Наприклад, міжнародний аеропорт Хітроу встановив інтегровану систему пожежної та охоронної сигналізації та систему управління будівлею вартістю понад 20 мільйонів доларів США в терміналі 2 для підвищення рівня безпеки. Компанія також встановила систему управління будівлею. Міжнародний аеропорт Абу-Дабі реалізував проєкт будівлі терміналу з похилим скляним фасадом для підвищення енергоефективності. Це рішення допомагає знизити рівень проникнення тепла в будівлю, а облицювання стін призначене для подальшого зменшення впливу сонячного світла і тепла.

Загалом, з управлінської точки зору, в процесі обґрунтування стратегій модернізації та розвитку аеропортів і вибору об'єктів, оператори аеропортів правильно роблять, що зосереджуються на управлінні майновим комплексом, який є ключовою складовою ресурсів та активів аеропорту. Основними цілями ефективного управління активами є досягнення економічних результатів, необхідних для їх відтворення, за умови дотримання певного рівня безпеки перевезень, а також створення механізму залучення великих інвестицій з тривалим терміном окупності.

Для підвищення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури аеропортів провідні країни світу використовують механізми державно-приватного партнерства. Особливого поширення цей механізм набув у процесі будівництва та технологічного оновлення (модернізації) виробничої інфраструктури аеропортів. Така тенденція зумовлена, насамперед, посиленням глобальної конкуренції в авіатранспортному секторі та підвищенням операційної ефективності і прибутковості діяльності аеропортів.

Прикладами успішного впровадження механізмів державно-приватного партнерства в авіатранспортному секторі є наступні країни. Великобританія, Греція, Іспанія, Італія, Бельгія, Австрія, Люксембург, Португалія, Франція та Німеччина.

Державно-приватне партнерство для аеропортів може приймати різні форми, включаючи концесії, довгострокову оренду, контракти на управління та угоди про надання послуг.

В умовах системних змін в економіці концесійні договори дозволяють залучити приватний капітал до будівництва та оновлення інфраструктури без втрати стратегічного контролю з боку держави. Концесії зменшують бюджетне навантаження, пов'язане з будівництвом та утриманням об'єктів аеропортів, водночас забезпечуючи ефективну експлуатацію цих об'єктів у складі аеропорту на основі ініціативи приватних підприємців з урахуванням розумного розподілу ризиків між усіма учасниками проєкту.

З точки зору економічної доцільності, концесійні угоди в аеропортах по всьому світу використовуються не тільки для ключової операційної діяльності, але й для не аеронавігаційної діяльності. Важливо враховувати той факт, що оператори аеропортів у всьому світі отримують 40–60% своїх прибутків від не аеронавігаційної діяльності. Тому існує об'єктивна потреба в розширенні спектру не аеронавігаційних послуг для авіапасажирів та наданні можливості операторам аеропортів сприяти розвитку таких послуг. Зокрема, прибутковість неавіаційної діяльності має бути підвищена за рахунок використання концесійних договорів для надання торгових площ у пасажирських терміналах на конкурсній основі, оскільки вільні площі для широкого використання в аеропорту обмежені.

При організації використання майна аеропортів необхідно виходити з можливості вибору різних схем змісту концесії. Ці схеми різняться за масштабами участі держави, механізмами концесії, формою оплати, цілями. У світовій практиці прийнято виділяти кілька видів концесій, відмінність між якими стосується, насамперед, інвестиційної компоненти і прав власності. Основними видами концесій є: BOOT (Build, Own, Operate, Transfer) – “Будівництво, володіння, управління, передача”, BOO (Build, Own, Operate) – “Будівництво, володіння, управління”, BTO (Build, Transfer, Operate) – “Будівництво, передача, управління”, BOT (Build, Operate, Transfer) – “Будівництво, управління, передача”, ROT (Rehabilitate, Own, Transfer) – “Відновлення, володіння, передача” (Сидоренко, 2014, С. 176). Іншими словами,

залежно від обраної моделі концесії, концесіонер може або спочатку побудувати об'єкт, експлуатувати його протягом певного періоду часу, а потім повернути державі, або передати об'єкт державі одразу після будівництва і продовжувати управляти ним, або передати державі після надання права власності. В якості альтернативи, якщо немає етапу будівництва, можливі інвестиції, і концесіонер отримує контроль над державним об'єктом на умовах оренди, використовуються так звані "браунфілд" контракти, договори оренди або сервісні контракти. Таким чином, завдяки своїй гнучкості, співпраця за схемою концесії дозволяє створити високоефективну систему управління аеропортом, яка враховує інтереси всіх зацікавлених сторін і гармонізує ці інтереси або в цілому, або, якщо оператор управляє кількома аеропортами, в рамках єдиної структури.

Висновки. Отже, на основі проведеного дослідження визначено структурну модель ринку надання аеропортових послуг у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності.

Загалом, як показує досвід, діяльність аеропортів вважається менш ризикованою, ніж самі авіаперевезення. Однак експлуатація аеропорту є досить витратною і вимагає постійних інвестицій в модернізацію об'єктів інфраструктури та технічних систем. Залучення приватного сектору є подальшим кроком до лібералізації власності та управління аеропортами. Це є частиною загального процесу глобалізації та лібералізації світової економіки і руху до приватизації комерційно орієнтованих галузей і послуг, які значною мірою контролюються державою або державними підприємствами, особливо це стосується виробничої інфраструктури аеропортів.

Список використаних джерел.

1. Орловська Ю. Імплементация світового досвіду інноваційного розвитку міжнародних аеропортів в аеропортовий сектор України. *Економічний простір*, 2018. 131, С. 22-40.
2. Коваленко Н. В., Шаповал К. В., Пасічний В. С. Напрями підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту. *Підприємництво і торгівля*. 2021. 28. С. 33-39. <https://doi.org/10.36477/2522-1256-2021-28-05>
3. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: Монографія. К.: ФОП Маслаков, 2019. 250 с.
4. Олешко Т., Геєць І., Павлюк Є. Аналіз сучасного стану авіаційної галузі України. Проблеми системного підходу в економіці. 2017. Вип. 5. С. 80-83.
5. Кузьменко Л. Г. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2014. Випуск 121. Ч. II. С. 209-226.
6. Сидоренко К. В. Теоретико-методичні основи формування і розвитку виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*. 2013. №4. С. 194-198.
7. Morichi, S., Acharya S. *Transport development in Asian megacities: A new perspective*. Springer Science & Business Media. 2012. 274 p.
8. Konings R., Priemus H., Nijkamp P. *The Future of Intermodal Freight Transport: Operations, Design and Policy*. Edward Elgar Pub, 2008. 360 p.
9. Вовк О.В., Камишна С.Ю., Очеретяна С.М. Конкурентоспроможність авіатранспортних підприємств в умовах розвитку міжнародного авіаційного простору. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 48. С. 31-35.
10. Корж М.В., Сидоренко К.В. Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів як чинник соціально-економічного зростання в умовах глобальної конкуренції. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. Вип. 124. С. 122-133.

11. Сидоренко К.В. Концептуальний підхід до формування конкурентоспроможності провідних міжнародних аеропортів в умовах світоцивілізаційної траєкторії розвитку авіатранспортного ринку. *Бізнес Інформ*. 2014. №3. С. 171-176.
12. Cowie J. *The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective*. Routledge. 2009. 400 p. <https://doi.org/10.4324/9780203874103>
13. *Handbook of Transportation Policy and Administration* (Public Administration and Public Policy). Routledge. 2007. 656 p.
14. Вельцен В.С. Проблеми застосування державно-приватного партнерства у сфері забезпечення авіаційних перевезень. *Економічна теорія та право*. 2016. № 4. С. 181-190.
15. Федяєва О.О. Особливості фінансування інноваційного розвитку аеропортів. *Ефективна економіка*. 2012. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1571>

References.

1. Orlovska, Yu. (2018), "Implementation of the World Experience Innovative Development of International Airports in the Airport Sector of Ukraine", *Ekonomichnyi prostir*, 131, pp. 22-40.
2. Kovalenko, N. V., Shapoval, K. V., Pasichnyi, V. S. (2021), "Directions of Increasing the Competitiveness of the International Airport". *Pidpriemnytstvo i torhivlia*. 2021. 28. S. 33-39. <https://doi.org/10.36477/2522-1256-2021-28-05>
3. Lozhachevska, O.M., Sydorenko, K.V. (2019), *Formation of competitiveness of production infrastructure of international airports*: Monohrafiia. K.: FOP Maslakov.
4. Oleshko, T., Geets, I. and Pavlyuk, E. (2017), "Analysis of the current state of the aviation industry of Ukraine", *Problems of system approach in economy*, vol .5, pp. 80-83.
5. Kuzmenko, L. H. (2014), "Regulation of Airports Activity: World Experience". *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, vyp. 121, Ch. II, pp. 209-226.
6. Sydorenko, K. V. (2013), "The theoretical and methodological aspects of the formation and development of the production infrastructure of international airports". *Stratehiia rozvytku Ukrainy (ekonomika, sotsiologhiia, pravo)*, vol. 4, pp. 194-198.
7. Morichi, S. and Acharya, S., (2012). *Transport development in Asian megacities: A new perspective*. Springer Science & Business Media.
8. Konings, R., Priemus, H. and Nijkamp, P. (2008). *The Future of Intermodal Freight Transport: Operations, Design and Policy*. Edward Elgar Pub.
9. Vovk, O.V., Kamyshna, S.Yu., Ocheretiana, S.M. (2019), "Competitiveness of Air Transport Enterprises in the Development of International Aviation Space". *Konkurentospromozhnist aviatransportnykh pidpriemstv v umovakh rozvytku mizhnarodnoho aviatsiinoho prostoru. Prychornomorski ekonomichni studii*, vyp. 48, pp. 31-35.
10. Korzh, M.V., Sydorenko, K.V. (2015). "The Competitiveness of Production Infrastructure of International Airports as a Factor of Social and Economic Growth in the Global Competition". *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, 124, pp. 122-133.
11. Sydorenko, K.V. (2014), "Conceptual Approach to Formation of Competitiveness of the Leading International Airports under Conditions of the World Trajectory of the Airline Market Development", *Biznes Inform*, vol. 3, pp. 171-176.
12. Cowie, J. (2009), *The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203874103>
13. *Handbook of Transportation Policy and Administration* (2007) (Public Administration and Public Policy). Routledge.
14. Veltsen V.S. "Application of the Public-Private Partnership in the Sphere of Air Transportation", *Ekonomichna teoriia ta pravo*, 2016, vol. 4, pp. 181-190.
15. Fediaieva O.O. "Features of Financing for Innovative Development of Airports", *Efektivna ekonomika*, 2012, vol. 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1571>

Стаття надійшла до редакції: 10.02.2023 р.
Рецензовано 21.02.2023 р.

Опубліковано 28.02.2023 р.