

АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ І ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Постановка проблеми. Світовий повітряний транспорт є складною системою багатьох факторів, які складаються з постійно взаємодіючих і взаємозалежних частин, що становлять єдине ціле. Основними складовими цієї системи є авіатранспортні компанії, світові аеропорти, підприємства з обслуговування повітряного руху, державні органи регулювання повітряного транспорту, міжнародні організації в галузі цивільної авіації. Взаємодія цих складових між собою та з зовнішнім оточенням є складною і суперечливою та в значній мірі зумовлює розвиток економічного стану світового повітряного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням перспектив і тенденцій розвитку світової цивільної авіації постійно займаються провідні організації в галузі цивільної авіації *International Civil Aviation Organization (ICAO)* та *International Air Transportation Association (IATA)*, зарубіжні та вітчизняні науковці Костроміна О.В., Кулаєв Ю.Ф., Загорулько В.М., Полянська Н.Є. та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Розвиток світового авіатранспортного ринку відбувається під впливом динамічно змінних кон'юнктурутворюючих факторів. При цьому актуальними проблемами є глобалізація міжнародних перевезень в межах глобальних та стратегічних альянсів авіаперевізників, жорстка конкуренція, постійне збільшення прямих операційних витрат (*direct operation costs*), особливо за рахунок постійного росту цін на світовому паливно-мастильному ринку та інше. За таких умов необхідно проводити постійний моніторинг тенденцій розвитку світових авіаційних ринків з метою підвищення економічної ефективності авіаційних перевезень.

Постановка завдання (цілі статті). Метою статті є аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації та їх вплив на майбутній розвиток цивільної авіації України.

Викладання основного матеріалу. Зовнішнім оточенням по відношенню до системи світового повітряного транспорту є політична система світу, економічна система світового господарства, що включає світову транспортну систему, з якими система повітряного транспорту знаходиться в діалектичній єдності і постійній боротьбі. Зовнішнім оточенням по відношенню до системи світового повітряного транспорту є загальна система міжнародних економічних

відносин, створюючи складну і неоднорідну всесвітню систему, яка в умовах глибоких змін від співвідношення сил на світовій арені, робить взаємно направлений вплив і на розвиток системи світового повітряного транспорту.

Цивільна авіація за допомогою складних взаємозв'язків з іншими галузями економіки сприяє економічному розвитку націй і користується плодами такого розвитку. З підвищенням рівня прибутку і виробництва розширяється попит на авіаційні види обслуговування; в той же час, сприяючи розвитку туризму, торгівлі і трудової зайнятості, авіація стає важливим інструментом економічного розвитку. Крім того, повітряний транспорт приносить і непрямі вигоди, сприяючи розширенню міжнародних контактів і взаєморозуміння.

З посиленням економічної активності розширюються і об'єми ділових поїздок, а разом з цим зростають потреби в швидкості і зручності, якими характеризуються послуги повітряного транспорту. Крім того, у міру зростання особистих доходів збільшується кількість вільного часу, завдяки чому все зростаючу популярність набуває повітряний туризм. Роста об'єм вантажних перевезень з розширенням міжрегіональної і міжнародної торгівлі, і, оскільки найдинамічніші сектори промисловості часто і в значній мірі вдаються до повітряних транспортних перевезень з метою розподілу своєї продукції, попит на послуги повітряного транспорту підвищується швидше, ніж попит на наземні види перевезень.

У свою чергу, роль повітряного транспорту, як каталізатора загального економічного і соціального розвитку, обумовлена швидкістю і гнучкістю, що привносить повітряним транспортом в загальну систему перевезень, що сприяє розширенню, системи ринків для багатьох видів продукції і взаємообміну між державами ідеями, професійним досвідом і майстерністю. Численні приклади показують, яким чином ефективно повітряно-транспортне обслуговування створює ринкову основу для розвитку нових галузей промисловості і одночасно забезпечує можливість більш широкого використання вигод нової технології і високоякісної продукції.

Через все зростаючу роль повітряного транспорту в економічному розвитку країн і регіонів важливо належним чином враховувати ті вигоди економічного і соціального характеру, які може запропонувати ефективна система повітряного транспорту, і забезпечити належну оцінку майбутніх потреб в області повітряного транспорту разом з відповідними фінансовими і людськими ресурсами, які необхідно передбачити.

Стан світової господарської кон'юнктури безпосередньо позначається на розвитку світового повітряного транспорту. Світове господарство розвивається циклічно з чергуванням періодів підйому, депресії, застою і криз. Крім прямого впливу на повітряний транспорт циклічний розвиток світового господарства впливає на світові авіаційні перевезення в результаті спаду або підйому світової торгівлі, міжнародних туристичних і ділових зв'язків. До економічних чинників відносяться також перманентна інфляція, супроводжувана зростанням цін і зниженням дискреційної купівельної спроможності населення, зростання безробіття як в промислово розвинутих, так і в країнах, що розвиваються,

зниження рівня життя і інші чинники, що знижують аерорухливість населення і, відповідно, попит на авіаційні перевезення.

Серйозний вплив на розвиток міжнародного повітряного транспорту надає валютно-фінансова і кредитна нестабільність.

Проблеми світової політики зачіпають функціонування міжнародного повітряного транспорту в багатьох його аспектах. На сьогодні об'єктивною реальністю є існування повітряного транспорту груп країн в рамках єдиної системи світового повітряного транспорту. Економічні умови розвитку повітряного транспорту у кожній з груп країн значно відрізняються один від одного. Доводиться також констатувати, що багато економічних проблем повітряного транспорту розв'язуються залежно від політичної обстановки в світі.

До категорії економічних проблем технічного характеру відноситься велика група технічних проблем, рішення яких пов'язано з істотними витратами держав, авіакомпаній і міжнародних організацій цивільної авіації. Серед таких проблем в першу чергу необхідно назвати модернізацію льотного парку, охорону навколишнього середовища, авіаційну безпеку, економію авіапалива, спрощення формальностей при міжнародних авіаперевезеннях, а також проблему експлуатації аеропортів і аеронавігаційного устаткування і інші технічні проблеми, що роблять вплив на розвиток цивільної авіації. Ці проблеми не можна назвати суто технічними або суто економічними, оскільки в їх рішенні важливе значення мають і політичні моменти, які обов'язково повинні враховуватися при аналізі рішення названих проблем.

Модернізація льотного парку вимагає від держав і авіакомпаній значних фінансових ресурсів. Науково-технічний прогрес вимушує до прискорення оновлення основних фондів, і в першу чергу літакового парку і наземних засобів. Крім того, необхідність підтримки високого рівня конкурентоспроможності примушує авіакомпанії відмовлятися від ще придатних до експлуатації старих типів літаків і закупляти літаки третього і четвертого поколінь реактивної техніки. Модернізація парку повітряних судів вимагає величезних капітальних вкладень, що пов'язано з постійним дорожчанням авіаційної техніки.

Одночасно з дорожчанням авіаційної техніки йде дорожчання позикових засобів на її покупку. В результаті відбувається швидке зростання витрат авіакомпаній на амортизаційні відрахування і виплату відсотків на позиковий капітал. В особливо скрутному становищі знаходяться держави і їх національні авіакомпанії, що не мають свій в розпорядженні достатніх засобів на оновлення парку літаків, що розвиваються, що ще більш усугубляє проблеми заборгованості.

В період з 1960-2006 рр. сукупна економічна діяльність в світі, яка вимірюється валовим внутрішнім продуктом (ВВП), зростала в середньому щорічно на 3,6% в реальному вираженні. Середньорічні темпи зростання за десятилітні періоди 1960-1970 рр., 1970-1980 рр., 1980-1990 рр., 1990-2000 рр.

склали 4,8%, 3,6%, 2,4% і 1,0% відповідно.

Зростання повітряного транспорту було значно вищим, ніж економічне зростання, але було тісно пов'язано з останнім. Об'єм регулярних пасажирських перевезень авіакомпаній світ (внутрішніх і міжнародних), що підраховується у виконаних пасажиро-кілометрах (ВПК), зростав в середньому щорічно на 8,5% протягом 1960—2000 рр. Протягом десятилітніх періодів 1960-1970 рр., 1970-1980 рр., 1980-1990 рр., 1990-2000 рр. об'єм перевезень зростав в середньому щорічно на 13,4%, 9,0%, 5,7% і 4,5% відповідно.

Об'єм вантажних регулярних перевезень авіакомпаній світ (внутрішніх і міжнародних), що підраховується у виконаних тоно-кілометрах (ВТК), зростав в середньому щорічно на 10,7% протягом 1960—2000 рр. Протягом десятилітніх періодів 1960-1970 рр., 1970-1980 рр., 1980-1990 рр., 1990-2000 рр. об'єм вантажних перевезень зростав в середньому щорічно на 17,8%, 10,9%, 7,2% і 5,5% відповідно.

Зростання попиту на пасажирські і вантажні перевезення протягом 1960-2006 р. виявилось в порівняльному зростанні крісел повітряних судів і комерційного завантаження, тоді як об'єм проходження повітряних судів, який вимірюється літако-кілометрами, зростав набагато повільніше (3,4% щорічно), в основному за рахунок значного збільшення середнього розміру повітряного судна за вказаний період.

Протягом 1960-2000 рр. середньосвітовий прибуток від пасажирських перевезень, яка вимірюється в реальному вираженні (тобто в центах США на ВПК) зменшувалася в середньому щорічно на 2,1%. Прибуток від вантажних і поштових перевезень в реальному вираженні зменшувався в середньому щорічно на 3,2%. За цей же період питомі витрати (експлуатаційні витрати на розташовані тоно-кілометри (РТК)), які вимірюються і в реальному вираженні, зменшувалися в середньому щорічно на 1,9 %.

Подальше зростання об'єму повітряних перевезень буде як і раніше залежати, в основному, від світового економічного зростання, зростання торгівлі і від змін у витратах авіакомпаній (у свою чергу значно залежних від цін на паливо). Проте, вказане зростання також в деякій мірі залежатиме від того, яким чином область вирішуватиме такі основні проблеми, як завантаженість аеропортів і повітряного простору, захист навколишнього середовища і зростаючі потреби в капіталовкладеннях. Структура і розміри системи повітряного транспорту також залежатимуть від урядових рішень, зокрема рішень, які торкаються видів і ступеня економічного регулювання діяльності авіакомпаній.

Що стосується прогнозу на 2006-2015 рр., то світове економічне зростання (ВВП) очікується в середньому щорічно на 2,5% в реальному вираженні. Питомі доходи авіакомпаній, як очікується, знижуватимуться з середньорічним темпом в 0,5% в перші 4 роки для пасажирських перевезень і 6 років для вантажних перевезень і стабілізуються в роки прогнозованого періоду, що залишаються.

Як очікується, найбільший показник зростання пасажирських перевезень, рівний 6,4% щорічно в перебігу періоду до 2015 р., буде у авіакомпаній регіону

Близького Сходу, за якими слідує перевізники регіону Азії/Тихого океану з щорічним темпом зростання 6,1%. Очікується, що об'єми перевезень авіакомпаній кожного з трьох інших регіонів – Європи, Латинської Америки/Карибського басейну і Африки – зростатимуть з темпом близько 4%, що дещо нижче за середньосвітовий показник. В регіоні Північної Америки перевезення авіакомпаній, як очікується. Збільшуватимуться на 2,8% в рік.

Прогнози кількості перевезених пасажирів в регулярному повідомленні по дев'яти групах міжконтинентальних маршрутів показують, що найбільше зростання наголошуватиметься на авіалініях через Тихий океан і між Європою і Африкою, складаючи відповідно 6,6% і 5,5% в рік в точіння прогнозованого періоду аж до 2015 р.

Об'єм світових регулярних вантажних перевезень, що виміряється виконаними тоно-кілометрами, як очікується, зростатиме найбільш "ймовірно" щорічно в середньому на 5,5% протягом до 2015 рр. Міжнародні вантажні перевезення відповідно до прогнозів зростатимуть в середньому щорічно на 5,8% в порівнянні із збільшенням внутрішніх вантажних перевезень на 3,2% в рік. Очікується, що авіавантажні перевезення в районі Близького Сходу зростатимуть найбільш швидко - на 6,6% в рік з регіоном Азії/Тихого океану на другому місці (6,4%). В інших регіонах темпи зростання прогнозуються нижче за середньосвітовий рівень, в межах від приблизно 5% в регіонах Північної Америки і Європи до 2,5% в регіоні Латинської Америки/Карибського басейну.

Прогнози повітряних перевезень представлені в табл.1 та 2.

Таблиця 1.

Прогноз ІСАО повітряних перевезень: регіони реєстрації авіакомпаній (1992-2015)

Регулярні перевезення по регіонах реєстрації авіакомпаній	Фактичні дані		Прогноз	Середньорічні темпи зростання (%)	
	1992 р.	2002 р.	2015 р.	1992-2002 рр.	2002-2015 рр.
Пасажиро-кілометри (млрд.)					
Африка	42,4	66,2	110	4.4	4,0
Азія/Тихий океан	409,2	785,1	1 700	6,7	6,1
Європа	525,7	769,7	1 300	3.9	4.1
Близький Схід	53,4	106,7	240	7,2	6.4
Північна Америка	806,4	1082,3	1 550	3,0	2,8
Латинська Америка і басейн Карибського моря	90,9	132,3	220	3,8	4,0

Вантажні тоно-кілометри (млн.)

Африка	1 238	1 856	3 100	4,1	4.0
Азія/Тихий океан	19410	42062	94600	8,0	6,4
Європі	19460	32828	61000	5,4	4,9
Близький Схід	2625	5355	12250	7,4	6.6
Північна Америка	16867	30586	57500	6,1	5,0
Латинська Америка і басейн Карибського моря	3075	3940	5 400	2,5	2,5
МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ					
Пасажири-кілометри (млрд.)					
Африка	34.9	57.5	100	5.1	4,3
Азія/Тихий океан	276.8	537.6	1 220	6,9	6,5
Європа	330.8	643.8	1 150	6,9	4,6
Близький Схід	44.5	93.5	220	7,7	6,8
Північна Америка	238.8	322.4	490	3.0	3,3
Латинська Америка і басейн Карибського моря	56.4	77.4	130	3,2	3,9
Вантажні тоно-кілометри (млн.)					
Африка	1 135	1 777	3000	4,6	4,1
Азія/Тихий океан	17752	38 196	86500	8,0	6,5
Європа	17680	32019	60000	6,1	4,9
Близький Схід	2552	5251	12100	7,5	6,6
Північна Америка	9 114	20 264	44000	8,3	6,1
Латинська Америка і басейн Тихого океану	2 520	3079	4000	2,0	2,0

Таблиця 2.

Прогноз ІСАО повітряних перевезень: групи міжконтинентальних маршрутів (1992-2015 рр.)

Міжнародні регулярні	Кількість перевезених пасажирів (тис.)	Середньорічні темпи зростання (%)
----------------------	--	-----------------------------------

перевезення	Фактичні дані		Прогноз	1992-2002 рр.	2002-2015 рр.
	1992 р.	2002 р.	2015 р.		
Північна Атлантика	40900	64 900	123600	4,7	5,1
Центральна Атлантика	2 300	3 900	7300	5,4	4,9
Південна Атлантика	2760	4370	7750	4,7	4,5
Через Тихий океан	18121	24279	55916	3,0	6,6
Між Європою і Азією /Тихим океаном	15000	30000	57300	7,2	5,1
Між Європою і Африкою	13200	21645	43410	5,1	5,5
Між Європою і Близьким Сходом	8 100	13100	24700	4,9	5,0
Між Північною Америкою і Південною Америкою	5250	8740	15500	5,2	4,5
Між Північною Америкою і Центральною Америкою/ Карибським басейном	22 000	35 800	65000	5,0	4,7
Всього по вищезгаданих маршрутах	127 631	206 734	400 476	4,9	5,2
Інші маршрути	171 836	337 876	629 524	7,0	4,9
Всього в світі	299 467	544 610	1 030 000	6,2	5,0

За останнє десятиріччя відбулися істотні зміни у сфері регулювання повітряного транспорту на національному, двосторонньому, регіональному і багатосторонніх рівнях. Значний прогрес досягнутий в лібералізації регулювання міжнародних повітряних повідомлень, коли все більше число держав стає учасниками домовленостей про повний доступ до ринку.

На національному рівні ряд держав, в тому числі Україна, почали процес перегляду їх авіатранспортної політики в світлі глобальної тенденції до розвитку лібералізації. Деякі з цих концепцій направлені на лібералізацію повітряних сполучень повністю або частково в односторонньому порядку без вимог замість порівнянних прав від партнерів за двосторонніми угодами. Інші націлені на лібералізацію внутрішніх ринків повітряних перевезень і також на дозвіл більшій кількості перевізників виконувати польоти по міжнародних маршрутах. Крім того, приблизно 130 держав оголосили про плани

приватизації приблизно 190 авіакомпаній, що знаходяться у власності держав, як частина загальних тенденцій, пов'язаних з глобалізацією і лібералізацією у всіх секторах економіки, хоча проведення приватизації в життя не було легким. Деякі держави прийняли також нові закони або виправили існуючі правила щодо іноземних інвестицій в національні компанії або їх контролю і зробили менш жорсткою умови володіння і контролю перевізника.

На двосторонньому рівні більше 70% двосторонніх угод про повітряне сполучення, які були недавно укладені або переглянуті, містили деякі форми домовленостей, що лібералізували деякі аспекти авіаційної взаємодії країн, такі як необмежені комерційні права (права третьої, четвертої і у ряді випадків п'ятої свобод), призначення декількох перевізників з обмеженнями або без обмежень маршрутів, вільне введення місткостей, ліберальні режими встановлення тарифів (подвійне несхвалення або тарифи країни вильоту) і вільніші критерії для володіння авіаперевізниками і їх контролю. До примітних змін відноситься значне збільшення числа угод типу "відкритого неба", які надають повний доступ до ринку без обмежень по пунктах призначення, маршрутах, провізних здібностях, частотах, сумісному використуванні кодів і тарифах. За останнє десятиріччя було укладене більше 85 таких угод "відкритого неба" між 70 державами. Ці угоди включали не тільки розвинуті країни, але і зростаюче число держав, що розвиваються (що беруть участь в більше 60% угод).

Зміни структури галузі повітряного транспорту традиційно походять від необхідності задовольнити зростаючий попит на авіатранспортні послуги на ринках із зростаючою конкуренцією і в більш глобалізованому економічному оточенні.

Мега-перевізники в Сполучених Штатах Америки і інших районах літають з аеропортів свого базування, застосовують різноманітні системи, в яких використовуються великі "комплекси" рейсів, що стикаються, в цілях максимального збільшення кількості пар міст, які можуть бути обслужені кожним рейсом. Цей експлуатаційний підхід виник в результаті усвідомленій необхідності використовувати декілька вузлових аеропортів і досягати "критичної маси" (тобто величини, достатньої для отримання економії розміру і частоти руху, і здібності робити вплив на ринкові умови). Останнім часом пріоритетного значення набувають заходи, які робляться авіакомпаніями задля зниження вартості аеропортових послуг шляхом більш продуктивного використання персоналу, посадочних виходів і літаків; наприклад "Амерікен ерлайнз" начала згладжування піків в її двох вузлових аеропортах Даллас Форт Уорс (Техас) і Чикаго О'Хара (Ілінойс).

Авіакомпанії все більше використовують засновані на застосуванні комп'ютерів міри для підвищення продуктивності і оптимізації доходів, включаючи користування автоматизованих систем для управління прибутковими ставками, маркетингу, продажу і комунікації. По-перше, створення досконалих систем управління прибутковими ставками, пов'язане з використанням комп'ютерів, дозволило авіакомпаніям регулювати на кожному

рейсі співвідношення пасажирів з високими (*normal fares*) і низькими тарифами (*special fares*) в цілях максимізації доходів і ефективного надання місць. Система контролю питомих доходів дозволила давно існуючим авіакомпаніям з високою собівартістю в деяких випадках вибірково конкурувати з авіакомпаніями з низькою собівартістю (*low cost airlines, discounters airlines*), які часто покладаються на низькі тарифи з метою проникнення на ринок. По-друге, збут продукції в даний час проводиться через КСБ.

Основні припущення, що стосуються тенденцій зміни чинників, що визначають зростання перевезень, на період до 2015 рр.:

а) "найвірогідніший середній темп" зростання світової економіки складе 2,5% в рік (в реальному виразі);

б) помірне зростання світової торгівлі при "найвірогідніших середніх темпах" зростання близько 3,0% в рік;

в) зниження на 0,5% в рік середніх прибуткових ставок від пасажирських перевезень (вартості квитків) в реальному виразі і незмінності середніх питомих доходів (в реальному виразі) і років, що залишаються, по світу в цілому, а для прибуткових ставок при вантажних перевезеннях (тарифів) в реальному виразі зниження на 0,5% в період до 2008 рр. і потім їх стабільність в роки періоду, що залишаються;

г) в наявності буде достатня кількість капітальних ресурсів для розвитку авіації і інфраструктури туризму.

Згідно всесвітніх прогнозів пасажирських перевезень зростання по роках, найімовірніше, значно коливатиметься. Як показник чутливості зростання перевезень до інших припущень щодо економічного зростання і тенденцій в зміні собівартості, "нижня межа" прогнозу пасажирських перевезень, рівна 3,1% в рік, витікає з припущень про те, що реальне економічне середнє зростання складе 2,0% в рік, а збільшення реальних тарифів (питомих доходів) складе 1,0% в рік. "Верхня межа" прогнозу, рівна 5,6% в рік, виходить з припущень про те, що економічне зростання складе 3,0% в рік, а середньорічне зниження реальних тарифів - 1,0%.

Міжнародні регулярні пасажирські перевезення (ВПК) відповідно до прогнозу ростимуть в середньому на 5,1% в рік в порівнянні з 3,1% в рік для внутрішніх регулярних пасажирських перевезень.

Більш повільне зростання внутрішніх перевезень пояснюється тим, що близько 63% всіх внутрішніх регулярних перевезень припадає на високо розвинуту систему внутрішніх перевезень Сполучених Штатів Америки, де очікуються помірні темпи зростання.

Прогнози регулярних пасажирських перевезень на період до 2015 року організації ІСАО наведено в таблиці 3.

Таблиця 3.

**Прогноз ІСАО регулярних пасажирських перевезень: весь світ
(1992-2015 рр.)**

			Середньорічні темпи
--	--	--	---------------------

	Фактичні дані		Прогноз 2015 р.	зростання (%)	
	1992 р.	2002 р.		1992-2002 рр.	2002-2015 рр.
Пасажиро-кілометри (млрд)					
Регулярні перевезення	1929	2942	5120	4,3	4,4
Міжнародні	982	1732	3310	5,8	5,1
Внутрішні	947	1210	1810	2,5	3,1
Перевезено пасажирів (млн.)					
Регулярні перевезення	1146	1615	2520	3,5	3,5
Міжнародні	299	544	1030	6,2	5,0
Внутрішні	847	1071	1490	2,4	2,6

Згідно регіональних прогнозів пасажирських перевезень ІСАО очікується, що у авіакомпаній регіонів Близького Сходу і Азії/Тихого океану спостерігатимуться найвищі темпи зростання пасажирських перевезень, рівні відповідно 6,4% і 6,1% в рік протягом періоду до 2015 р., тоді як авіакомпанії Північної Америки, як передбачається, продемонструють найнижче зростання близько 2,8% в рік. Очікується, що перевезення авіакомпаній регіонів Африки і Латинської Америки/Карибського басейну зростатимуть приблизно на 4,0% щорічно, тоді як зростання перевезень європейських авіакомпаній прогноуються на рівні на 4,1%, що дещо нижче за середньосвітовий показник.

В результаті наміченого зростання пасажирських перевезень очікується, що авіакомпанії регіону Азії/Тихого океану збільшать їх частку в світовому об'ємі пасажирських перевезень (по пасажиро-кілометрах) приблизно на 6,5 процентні пункти до 33,2% при збільшенні їх частки в загальних міжнародних регулярних пасажирських перевезеннях приблизно до 37%. Обидва показники участі з'являться найвищими серед всіх регіонів.

Очікується, що значна зміна участі відбудеться по регіону Північної Америки, частка авіакомпаній якої, як передбачається, знизиться до 2015 р. приблизно на 6,5 процентні пункти до 30,3%. Очікується, що частки Північної Америки в міжнародних і внутрішніх регулярних перевезеннях зменшаться, але регіон все ще збереже найвищу участь в світових внутрішніх перевезеннях на рівні 58,6%. Передбачається, що участь авіакомпаній інших регіонів залишиться майже незмінною.

Прогноз ІСАО регулярних пасажирських перевезень: регіони реєстрації авіакомпаній представлений у табл.4.

Таблиця 4.

**Прогноз ІСАО регулярних пасажирських перевезень:
регіони реєстрації авіакомпаній**

--	--	--	--	--	--

	Пасажиро-кілометри (млрд.)			Середньорічний темп зростання (%)		Частка регіону в світових перевезеннях (%)		
	Фактично 1992 р.	Фактично 2002 р.	Прогноз 2015 р.	1992-2002 рр.	2002-2015 рр.	1992 р.	2002 р.	2015 р.
Африка								
Всього	42.9	66.2	110	4.4	4.0	2.2	2.2	2.1
Міжнародні	34.9	57.5	100	5.1	4.3	3.6	3.3	3.0
Внутрішні	8.0	8.7	10	0.8	1.1	0.8	0.7	0.6
Азія/Тихий океан								
Всього	409.2	785.1	1700	6.7	6.1	21.2	26.7	33.2
Міжнародні	276.9	537.6	1220	6.9	6.5	28.2	31.0	36.9
Внутрішні	132.3	247.5	480	6.5	5.2	14.0	20.5	26.5
Європа								
Всього	525.7	769.7	1300	3.9	4.1	27.3	26.2	25.4
Міжнародні	330.8	643.8	1150	6.9	4.6	33.7	37.2	34.7
Внутрішні	194.9	125.9	150	-4.3	1.4	20.6	10.4	8.3
Близький Схід								
Всього	53.4	106.7	240	7.2	6.4	2.8	3.6	4.7
Міжнародні	44.5	93.5	220	7.7	6.8	4.5	5.4	6.6
Внутрішні	8.9	13.2	20	4.0	3.2	0.1	1.1	1.1
Північна Америка								
Всього	806.4	182.3	1550	3.0	2.8	41.8	36.8	30.3
Міжнародні	238.8	322.4	490	3.0	3.3	24.3	18.6	14.8
Внутрішні	567.6	759.9	1060	3.0	2.6	60.0	62.8	58.6
Латинська Америка і Карибський басейн								
Всього	90.9	132.3	220	3.8	4.0	4.7	4.5	4.3
Міжнародні	56.4	77.4	130	3.2	4.1	5.7	4.5	3.9
Внутрішні	34.5	54.9	90	4.8	3.9	3.6	4.5	5.0
Світ								
Всього	1928.5	2942.3	5120	4.3	4.4	100.0	100.0	100.0
Міжнародні	982.3	1732.2	3310	5.8	5.1	100.0	100.0	100.0
Внутрішні	946.2	1210.1	1810	2.5	3.1	100.0	100.0	100.0

Найвірогідніші прогнози розвитку регулярних вантажних перевезень по регіонах реєстрації авіакомпаній представлені в таблиці 5. Регіональні тенденції їх зростання вельми близькі до тенденцій зростання пасажирських перевезень. Передбачається, що Азія/Тихий океан і Близький Схід залишаться регіонами з найвищими темпами зростання, хоча прогнозовані для них темпи зростання

дещо нижче за фактичні темпи зростання в 1992-2015 рр.

Очікується, що до 2015 р. авіакомпанії регіону Азії/Тихого океану збільшать пайову участь в загальних світових вантажних перевезеннях на 4,4 процентні пункти до 40%, що набагато перевищуватиме частку будь-якого іншого регіону.

Таблиця 5.

Прогноз ІСАО регулярних вантажних перевезень: регіони реєстрації авіакомпаній (1992-2015 рр.)

	Вантажні тоно-кілометри (млн.)			Середньорічний темп зростання (%)		Частка регіону в світових перевезеннях (%)		
	Фактично 1992 р.	Фактично 2002 р.	Прогноз 2015 р.	1992-2002 рр.	2002-2015 рр.	1992 р.	2002 р.	2015 р.
Африка								
Всього	1238	1856	3100	4,1	4,0	2,0	1,6	1,3
Міжнародні	1135	1777	3000	4,6	4,1	2,2	1,8	1,4
Внутрішні	103	79	100	-2,6	1,8	0,9	0,5	0,4
Азія/Тихий океан								
Всього	19410	42063	94600	8,0	6,4	31,0	36,1	40,5
Міжнародні	17752	38196	86500	8,0	6,5	35,0	38,0	41,3
Внутрішні	1658	3867	8100	8,8	5,9	13,9	24,1	33,4
Європа								
Всього	19460	32828	61000	5,4	4,9	31,0	28,1	26,1
Міжнародні	17680	32019	60000	6,1	4,9	34,8	31,8	28,6
Внутрішні	1780	809	1000	-7,6	1,6	14,9	5,0	4,1
Близький Схід								
Всього	2625	5355	12250	7,4	6,6	4,2	4,6	5,2
Міжнародні	2552	5251	12100	7,5	6,6	5,0	5,2	5,8
Внутрішні	73	104	150	3,6	2,9	0,6	0,6	0,6
Північна Америка								
Всього	16867	30586	57500	6,1	5,0	26,9	26,2	24,6

Міжнародні	9114	20264	44000	8,3	6,1	18,0	20,1	21,0
Внутрішні	7753	10322	13500	2,9	2,1	65,0	64,3	55,7
Латинська Америка і Карибський басейн								
Всього	3075	3940	5400	2,5	2,5	4,9	3,4	2,3
Міжнародні	2520	3079	4000	2,0	2,0	5,0	3,1	1,9
Внутрішні	555	861	1400	4,5	3,8	4,7	5,4	5,8
Світ								
Всього	62675	116628	233850	6,4	5,5	100,0	100,0	100,0
Міжнародні	50753	100586	209600	7,1	5,8	100,0	100,0	100,0
Внутрішні	11922	16042	24250	3,0	3,2	100,0	100,0	100,0

Висновки та перспективи подальших розвідок. Викладений у статті матеріал дозволяє зробити висновок о необхідності постійного моніторингу тенденцій та аспектів розвитку світового авіаційного транспорту з боку українських суб'єктів ринку авіаперевезень та науковців з метою розробки стратегій розвитку міжнародних авіаційних перевезень.

Список літератури

1. Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года / Циркуляр ICAO 304 – AT/127, Монреаль: сентябрь 2004г. – 58с.
2. Доклад Всемирной авиатранспортной конференции: Проблемы и возможности либерализации / ИКАО, Монреаль, 24–29 марта 2003 года.
3. Конвенция о международной гражданской авиации/ ИКАО DOC 7300, Монреаль 1993. - 48 с.
4. Костромина Е.В. Авиатранспортный маркетинг. — М.:НОУ ВКШ „Авиабизнес”, 2003. —384 с.
5. Бугайко Д.О., Рибалко О.Л. Тенденції розвитку ринку авіаційних перевезень України // Економіка, підприємництво та менеджмент – Журнал наукових праць: Випуск 9. – К.: НАУ, 2007. - С.80-85.