

## **СТРУКТУРА ТА ДИНАМІКА СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

***Анотація.** У статті проаналізована структура та динаміка розвитку світового ринку авіаційних перевезень в сучасних умовах. Також виділені основні тенденції міжнародних і внутрішніх перевезень пасажирів у світі авіакомпаніями та динаміка зростання числа пасажирів на міжнародних та внутрішніх авіалініях по регіонах світу в 2012 році.*

**Ключові слова:** міжнародні та внутрішні перевезення пасажирів, коефіцієнт пасажирського завантаження, авіакомпанії, авіалінії, авіаційна галузь, пасажирські перевезення, комерційні перевезення.

### **Прокопьева А.А. Структура и динамика мирового рынка авиационных перевозок.**

***Аннотация.** В статье проанализирована структура и динамика развития мирового рынка авиационных перевозок в современных условиях. Также выделены основные тенденции международных и внутренних перевозок пассажиров в мире авиакомпаниями и динамика роста числа пассажиров на международных и внутренних авиалиниях по регионам мира в 2012 году.*

**Ключевые слова:** международные и внутренние перевозки пассажиров, коэффициент пассажирской загрузки, авиакомпании, авиалинии, авиационная отрасль, пассажирские перевозки, коммерческие перевозки.

### **Prokopenieva A.A. Structure and dynamics of the global air transportation market.**

***Annotation.** This paper analyzed the structure and dynamics of the global air transportation market in today's environment. Also highlights the main trends in international and domestic transport of passengers by airlines in the world and the dynamics of growth in the number of passengers on international and domestic routes in areas of the world in 2012.*

**Key words:** international and domestic transportation of passengers, passenger load factor, airlines, airline, airline industry, passenger transport, commercial transport.

**Постановка проблеми.** Ключовим фактором розвитку сучасної глобальної економіки в умовах інтернаціоналізації ринків і міжнародного характеру конкуренції та формування загальносвітового економічного простору є повітряний транспорт.

На повітряному транспорті за останні десятиліття в характері, структурі й механізмі ринкових відносин відбулися корінні зміни, які обумовлені науково-технічним прогресом, високим рівнем концентрації виробництва й капіталу, появою транснаціональних корпорацій. Своє відбиття ці зміни знайшли у виникненні нових форм і методів конкурентної боротьби, вдосконаленні системи керування авіатранспортним виробництвом, розширенні й ускладненні зв'язків між пропозицією та попитом. Постійний моніторинг тенденцій, що створюються в галузі пасажирських авіаційних перевезень, дозволяє авіакомпаніям адекватно реагувати на зміни і за необхідності моделювати свою бізнес-модель до ринкових вимог сьогодення.

Авіакомпанії значною мірою залежать від зовнішніх факторів, таких як загальний стан економічної кон'юнктури, динаміка основних макроекономічних показників та рівня нестабільності економіки країни та світу взагалі. Для забезпечення економічної ефективності своєї роботи багато авіакомпаній розпочали освоювати нові магістральні та внутрішні маршрути, тим самим посилюючи й так украй гостру конкуренцію, запроваджувати нові форми послуг і системи тарифів, проводити акційні знижки й скорочувати витрати на технічне обслуговування літаків, оплату персоналу, утримання представництв та офісів тощо.

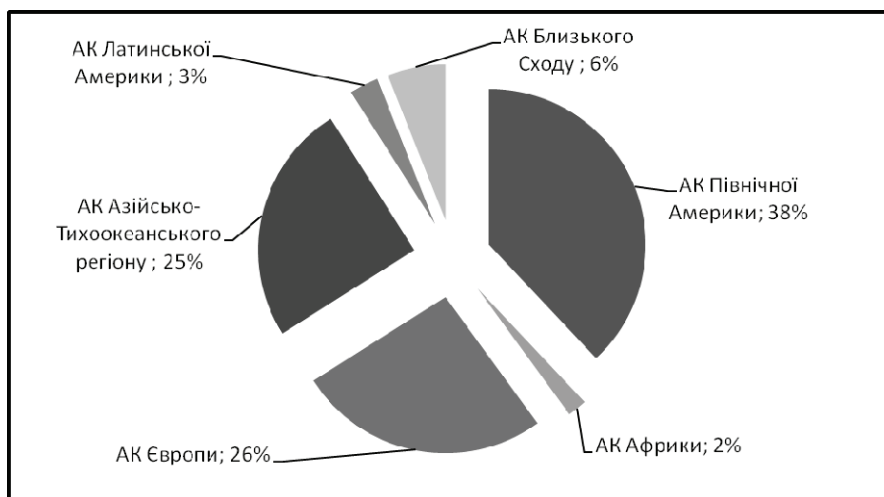
Пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому. Внаслідок цього світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню розвитку міжнародних авіаційних перевезень присвячені наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, зокрема, О.Ф. Аксенова, О.К. Антонова, І.Ансоффа, В.Д. Бордунова, А.М. Горяшко, О.А. Гуревича, Р.Р. Гудими, К.І. Загребмо, Т.О. Коломойця, В.В. Копейчікова, Є.В.Крикавського, Ю.В. Кондратюка, С.П. Корольова, Л.К. Каденюка, Ф.Котлера, В.С.Лукинського, Л.Б.Міротіна, А.Г.Некрасова, В.І.Сергеева, С.А.Уварова, Дж. Чойа, Н.І.Чухрай, Ю.С. Шемшученко, Ш.К. Шкарпури, В.В.Щербакова.

**Мета статті.** Метою статті є дослідження структури та динаміки розвитку світового ринку авіаційних перевезень в сучасних умовах світового економічного зростання.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Пасажи́рські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому.

Цивільна авіація є найбільш дорогим видом транспорту, тому великі обсяги авіаперевезень характерні для країн з високим економічним розвитком, інтегрованих у світову економіку, географічне положення яких сприяє розвитку цивільної авіації. Внаслідок цього світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень. Так, близько 38% загального обсягу перевезень пасажирів на міжнародних та внутрішніх регулярних лініях було виконано в 2012 році авіакомпаніями Північної Америки. Від загального обсягу перевезень на долю АК Азійсько-Тихоокеанського регіону припало 25%, європейських авіакомпаній – 26%, авіакомпаній Латинської Америки і Карибського басейну – 3%, авіакомпаній Близького Сходу – 6% і авіакомпаній Африки – 2% , (рис. 1):



**Рис. 1. Обсяг перевезень пасажирів на міжнародних та внутрішніх регулярних лініях авіакомпаніями світу в 2012 році, (%)**

*Примітка. Побудовано автором за даними ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації).*

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), членами якої є 191 держава (у т.ч. і Україна), в період 1998-2012 рр. середньорічний темп приросту світового пасажирообороту на регулярних авіалініях становив 0,4%, а світового вантажообігу – 5,4%. Авіакомпанії держав-членів ІКАО з персоналом до 2,5 млн. чоловік експлуатують понад 10 тис. літаків і перевозять понад півтора мільярда пасажирів і 30 млн. тонн вантажу щорічно. Середній коефіцієнт пасажирського та вантажного завантаження на всіх регулярних перевезеннях (внутрішніх і міжнародних) зріс відповідно до 71% і 61%.

**Таблиця 1**

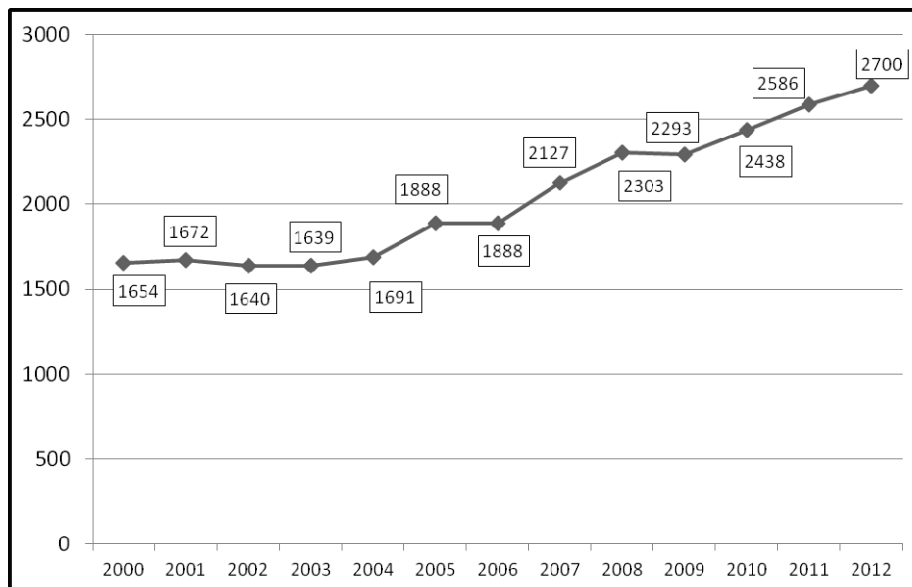
**Динаміка міжнародних і внутрішніх перевезень в світі з 2000-2012 рр.**

Рік	Пасажири		Пасажи́ро-км		Вантажі, т	
	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %
1	2	3	4	5	6	7
2000	1654	6,9	3014568	8,1	29,5	7,9
2001	1672	7,0	3037530	8,6	30,4	8,2
2002	1640	-1,9	2949550	-2,9	28,8	-5,3
1	2	3	4	5	6	7
2003	1639	-0,1	2964530	0,5	31,4	9,0
2004	1691	3,2	3019100	1,8	33,5	6,7
2005	1888	11,6	3445300	14,1	36,7	9,6
2006	1888	11,6	3445300	14,1	36,7	9,6
2007	2127	5,2	3948570	6,1	40,0	6,4
2008	2303	8,3	4252520	7,7	42,0	4,9
2009	2293	-0,4	4325900	1,7	40,7	-3,0
2010	2438	6,3	4472980	3,4	46,9	15,2
2011	2586	7,5	4487690	6,2	49,6	33,0
2012	2700	5,6	4779390	6,5	52,3	5,4

*Примітка. Складено автором за даними Річного звіту ради ІКАО за 2012 рік.*

Згідно з статистикою авіаперевезень, світовий обсяг виконаних пасажиро-кілометрів на всіх регулярних рейсах (тобто об'єднаний показник по міжнародним та внутрішнім рейсам) за 2012 рік виріс на 6,5% в порівнянні з 2011 роком (7,1% на міжнародних та 5,4% на внутрішніх авіалініях) і становив 4779390 млн. пасажиро-км. Також в 2012 році авіаційним транспортом перевезено 52,3 млн. т. вантажів, що на 5,4 % більше показника 2011 року (табл. 1.):

У 2012 році авіакомпанії держави - члена ІКАО перевезли приблизно 2,7 млрд. пасажирів, що на 5,6% більше, ніж у 2011 році. Збільшення обсягів пасажирських перевезень стало відображенням економічного зростання, який спостерігався в усьому світі та по всіх регіонах, (рис.2.):



**Рис. 2. Динаміка міжнародних і внутрішніх перевезень пасажирів у світі в 2000-2012 рр., (млн. пасажирів)**

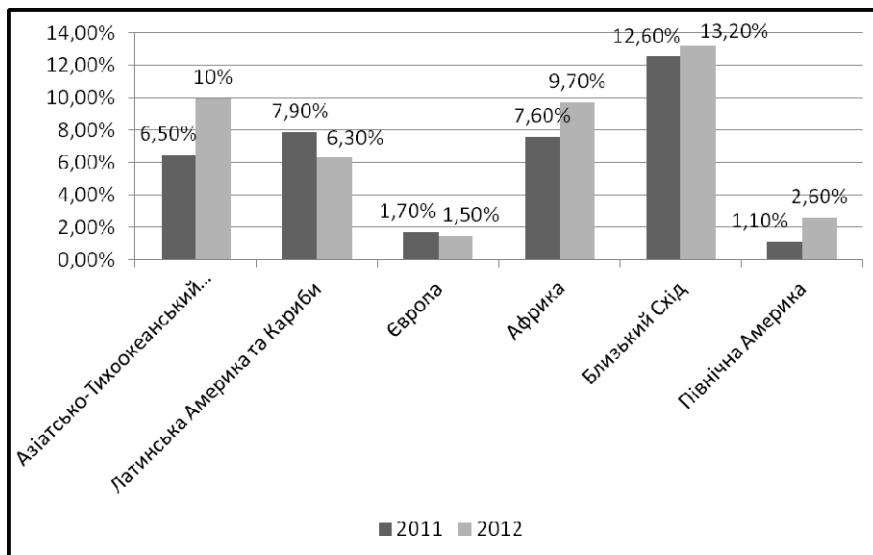
*Примітка. Побудовано автором за даними Річного звіту ради ІКАО за 2012 рік.*

За даними компанії IHS Global Insight, однієї з найбільших організацій в світі, яка займається економічним прогнозуванням, приріст світового реального валового внутрішнього продукту (ВВП) в 2012 році склав 3,7 %. А обсяг міжнародних перевезень в виконаних пасажиро – кілометрах виріс на 7,1 % в 2012 році. У процентному відношенні самі високі показники зростання були відзначені у авіакомпаній Європейського регіону (9,6%), а за ними слідує авіакомпанії Близького Сходу (8,8%), регіону Латинської Америки / Карибського басейну (6,4%) і Азії/Тихого океану (6%). Крім того, Європа виграла від зберігання можливості малобюджетних перевізників розширювати свої ринки перевезень між окремими пунктами призначення. Об'єм міжнародних перевезень на ринках Африки і Північної Америки виріс відповідно на 1,1% і 3,4%. Однак, щодо Північної Америки, цей порівняно низький показник зростання пов'язаний з більш широкою базою авіаперевезень і тому свідчить про досить істотне збільшенні в абсолютному вираженні.

На внутрішньому ринку в 2012 році темпи зростання обсягів повітряних перевезень в цілому зросли на 5,4% в порівнянні з 2011 роком. Приріст в Африці, Північній Америці і на Близькому Сході відповідно на 1,9, 2,0 і 3,9% врівноважувався такими показниками, як 7% в Європі, 9,1% в Азійсько-Тихоокеанському регіоні і 13,5% в Латинській Америці. Збільшенню обсягів авіаперевезень в Азійсько-Тихоокеанському регіоні сприяло зростання внутрішнього ринку в Китаї приблизно на 11,7%. У Північній Америці, яка як і раніше є найбільшим внутрішнім ринком авіаперевезень в світі, зниження темпів зростання перевезень служить підтвердженням розвиненості даного ринку.

Відповідно до даних IATA (Міжнародної асоціації повітряного транспорту) загальне зростання числа пасажирів по регіонах світу в 2012 році по відношенню до 2011 року спостерігалось на Близькому Сході на 13,2 %, в Азійсько-Тихоокеанській регіоні на 10 %, Латинській Америці та Карибах на 6,3 %, Північній Америці – 2,6 %. Найменше зростання кількості пасажирів перевезених авіаційним транспортом відбулося в Європі на 1,5 %, що пов'язано зі світовою фінансовою кризою, зокрема, кризою в єврозоні, що негативно вплинуло на зайнятість населення та на довіру споживачів.

Африканські авіакомпанії мають меншу частку від загального числа авіаційних перевезень пасажирів, але відмічається стабільний ріст з року в рік, так в Африці на 9,7 % зросло число пасажирів в 2012 році в порівнянні з 2011 роком (див. рис. 3.).

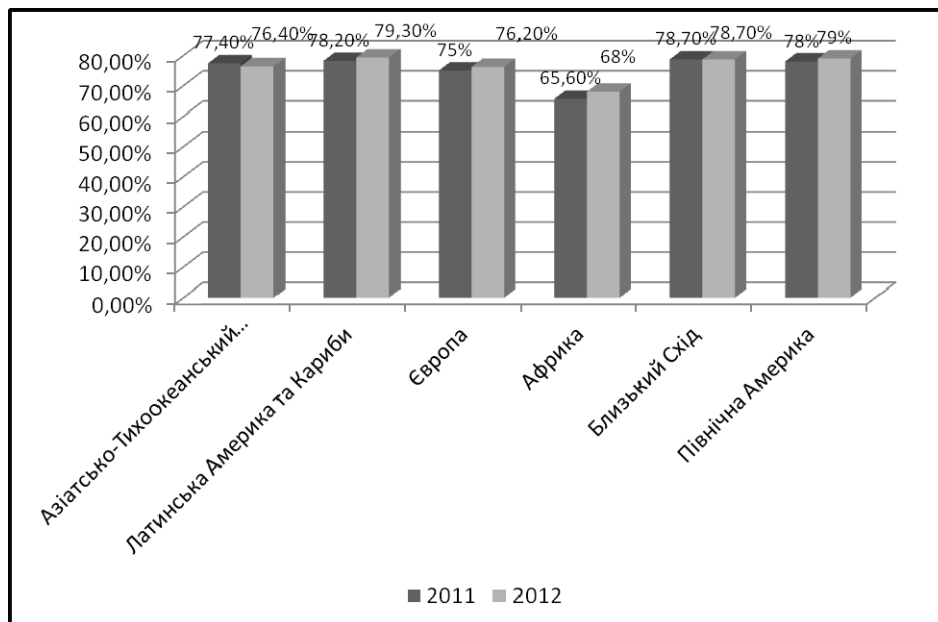


**Рис. 3. Динаміка зростання числа пасажирів по регіонах світу в 2011-2012 роках, (%).**  
*Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).*

Зростання внутрішніх повітряних перевезень в поєднанні з більш суворим управлінським потенціалом допомогли авіакомпаніям підняти коефіцієнти завантаження. Справді, з урахуванням сезонних коливань, завантаження пасажирських крісел досягли нового рекорду, близько 80%, а ринки США показали найбільше поліпшення коефіцієнтів завантаження в 2012 році.

Так, латиноамериканські та північноамериканські авіакомпанії досягли найвищого коефіцієнту завантаження серед регіонів на рівні 79,3% та 79% в 2012 році. У порівнянні з 2011 роком, європейські авіакомпанії демонструють збільшення коефіцієнта завантаження пасажирських крісел до 76,5% всупереч тенденціям європейського ринку. А Близький Схід показує стабільність щодо цього показника – 78,7% як в 2011, так і в 2012 роках.

Отже, сумарний коефіцієнт в 2012 році пасажирського завантаження по регіонах світу був таким (рис. 4):



**Рис. 4. Сумарний коефіцієнт пасажирського завантаження по регіонах світу в 2011-2012 роках, (%).**  
*Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).*

У цілому, збільшення обсягу міжнародних авіаперевезень, поряд з зростанням внутрішніх ринків в країнах, що розвиваються, а також в поєднанні з впевненим зростанням розвинених економік, призвели до появи різних моделей зростання і регіональним диспропорцій.

Об'єм перевезених авіавантажів виконаних в тонно-кілометрах зменшився дуже незначно (на 0,1%) і склав приблизно 51,4 млн. тонн. Найбільш високі темпи зростання відзначилися у перевізників Близького Сходу, Латинської Америки та Європи. У інших регіонах спостерігалися негативні або мінімальні темпи зростання,

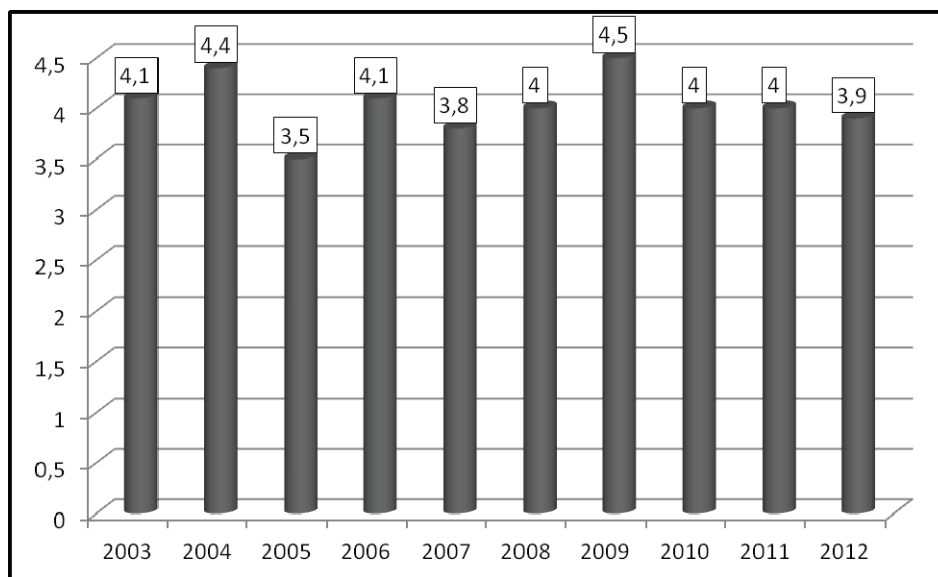
що пояснювалося головним чином більш повільним, ніж очікувалося відновленням економіки в розвинених країнах.

Менш сприятливий економічний клімат в Європі, в поєднанні зі спадом експорту з Китаю, і сильна конкуренція зі боку морського транспорту негативно позначилися на вантажних авіап перевезеннях. За оцінками ІКАО, експлуатаційний прибуток складе близько 2,2% від експлуатаційних доходів. Виходячи з перспективи щорічного зростання світової економіки більш ніж на 3,5% протягом наступних двох років, ІКАО прогнозує, що збільшення обсягу виконаних пасажиро-кілометрів в усьому світі в наступні два роки складе більше 6%.

Ціни на нафту, перевищили наприкінці 2012 року 100 дол. США за барель і перевищили на 35% середній рівень цін попереднього року, залишаються потенційним перешкодою для зростання, хоча вплив цього фактора може бути в певній мірою знижено за рахунок поставок нових і більш паливно-ефективних повітряних судів. Щодо нових повітряних судів слід відзначити, що два найбільших світових виробника повітряних судів здійснили трохи більш 1000 поставок, причому, як очікується, близько 35% цих поставок розраховані на заміну повітряних судів, експлуатованих на сформованих ринках. Нові паливно-ефективні повітряні суди будуть сприяти зменшенню вуглецевого сліду авіаційного сектора і підтримувати зусилля по протидії зміни клімату.

Європейські авіакомпанії скаржаться на дорожнечу палива та відповідно скорочують свій флот. В свою чергу, азійські авіакомпанії підписують солідні контракти. Прибутки Турецьких авіаліній в 2012 році зросли практично в 60 разів порівняно з показниками 2011-го року. Національний перевізник зміг заробити 1 мільярд 133 мільйони турецьких лір (625,3 мільйони доларів). Збільшити свої прибутки компанії допомогли європейські мандрівники: в 2012 авіакомпанія Турецькі авіалінії запустила 32 нових міжнародних напрямки. Збільшив загальну кількість маршрутів до 181.

Згідно результатами аналізу глобальної світової статистики по безпеці польотів, що стосується повітряних судів комерційної авіації з максимальною сертифікованою злітною масою більш 2250 кг, в 2012 році сталося 126 авіаційних пригод (в тому числі 16 зі смертельним результатом) при виконанні регулярних рейсів, що на 4% перевищує показник 2011 року, коли було зареєстровано 121 пригода. Число жертв серед пасажирів регулярних рейсів в усьому світі знизилося до 414 чоловік, що більш ніж на 40% нижче рівня 2011 року (707 чоловік), (рис.5.):



**Рис. 5. Частота авіаційних пригод у світі в період 2003-2012 роки, (кількість авіаційних пригод на 1 млн. регулярних вильотів)**

*Примітка. Побудовано автором за даними Річного звіту ради ІКАО за 2012 рік.*

Хоча в 2012 році відзначене зростання числа авіаційних пригод, в зв'язку з загальним зростанням обсягів перевезень в усьому світі загальносвітовий показник частоти авіаційних пригод в цілому залишився незмінним і становив 3,9 авіаційних подій на 1 млн. регулярних вильотів проти 4 авіаційних пригод на 1 млн. регулярних вильотів в 2011 році. У секторі нерегулярних комерційних пасажирських перевезень в 2012 році було відзначено 36 авіаційних пригод (в тому числі 9 зі смертельним результатом) по порівняно зі 177 пригодами в минулому році. Число жертв серед пасажирів нерегулярних рейсів знизилося зі 193 в 2011 році до 112 чоловік в 2012 році.

За оцінками двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій – Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) – світова авіаційна галузь в 2012 році мала тенденції до стабільного зростання.

Світовий ринок авіаційних перевезень у 2012 році отримав валовий чистий прибуток у розмірі 7,6 мільярдів доларів. У той же час у 2011 році прибуток гравців авіаційного ринку знизився до 5,3 мільярдів доларів, тому що відновлення світової економіки йшло нестабільно і у багатьох сферах спостерігається повторний спад показників.

IATA поліпшила прогноз прибутку світової індустрії авіаперевезень на поточний 2013 рік у зв'язку з рекордною завантаженістю авіарейсів і успішними діями авіакомпаній по скороченню витрат. Крім того, як очікується, середня ціна нафти знизиться цього року, і це дозволить стримати паливні витрати авіаперевізників. Авіаперевізники цього року отримають 10,6 мільярда доларів прибутку замість раніше прогнозованих 8,4 мільярда доларів. Це на 67% більше зароблених ними у 2012 році.

Крім того, до кінця 2013 року вперше в історії авіакомпанії світу перевезуть понад 3 мільярдів пасажирів - 3,13 мільярда. Завдяки цьому середній коефіцієнт завантаження рейсів підніметься до рекордних 80,3%. Виручка авіаперевізників збільшиться до 711 мільярдів доларів. Разом з тим рентабельність галузі з прибутку після врахування податків залишається слабкою – на 1,8% з чистого прибутку. Однак навіть настільки низька рентабельність зробить поточний рік одним з найсильніших для авіакомпаній з точки зору фінансових результатів після тератів у США в 2001 році. Показники були краще лише в 2007 році і 2010 році. Рентабельність авіакомпаній тісно пов'язана із зростанням світового ВВП: у ті роки, коли підйом ВВП становив менше 2%, авіакомпанії фіксували загальний збиток. У 2013 році очікується лише невелике прискорення світового зростання – до 2,2% з 2,1% в 2012 році.

IATA очікує, що авіакомпанії в усіх регіонах світу будуть беззбитковими в цьому році, але обсяги і темпи зростання прибутку будуть різнитися. Єдиним регіоном, прогноз для якого не змінився з березня 2013 року, виявилася Латинська Америка. Основним чинником зростання залишається сильний попит в Китаї і інтерес до далекомагістральних перевезень. Рентабельність компаній у Північній Америці підтримують серйозні структурні реформи.

Щодо міжнародних комерційних перевезень, то востаннє на нерегулярні перевезення був сплеск після подій 11 вересня 2001 р. В 2001 р. обсяги нерегулярних перевезень зросли на 2,8%, але така ситуація тривала на ринку не довго і вже в 2002 р. регулярні перевізники повернули свої потоки, збільшивши обсяги на 0,5%.

Таблиця 2

Динаміка обсягів міжнародних комерційних перевезень за 2000-2012 рр.

Рік	Нерегулярні перевезення	%	Регулярні перевезення	%	Загальний обсяг перевезень	%
2000	265460	11,4	1790370	10,4	2055830	10,5
2001	272790	2,8	1726580	-3,6	1999370	-2,7
2002	244903	-10,2	1736070	0,5	1981000	-0,9
2003	240720	-1,7	1738510	0,1	1979230	-0,1
2004	266590	10,7	2015070	15,9	2281660	15,3
2005	262560	-1,5	2199940	9,2	2462500	7,9
2006	245105	-6,6	2374810	7,9	2619915	6,4
2007	241730	-1,4	2576130	8,5	2817860	7,6
2008	223360	-7,6	2683840	4,2	2907200	3,2
2009	197690	-11,5	2546410	-3,3	2794100	-3,9
2010	213456	7,9	2645780	10,4	2859236	2,3
2011	223467	4,7	2687420	1,2	2910877	1,8
2012	211785	-5,3	2862102	6,5	3073887	5,6

Примітка. Складено автором за даними Річного звіту ради ІКАО за 2012 рік.

Необхідно зазначити, що в сегменті міжнародних комерційних перевезень зменшилася питома частка нерегулярних перевезень в 2009 р. по відношенню до 2008 р. на 11,5%, регулярні перевезення зменшилися всього на 3,3%. В 2010 році в період відновлення світової економіки обсяг нерегулярних перевезень починає збільшуватися і складає 213456 пасажирів, тобто на 7,9 % більше, ніж в 2009 році. Регулярні перевезення пасажирів також зазнають тенденцію до збільшення і зростають на 10,4 % по відношенню до 2009 року. В 2011 році динаміка обсягів міжнародних комерційних перевезень також зростає на 1,8 % в загальному обсязі перевезень, а в 2012 році становить 2862102 пасажирів, що на 6,5 % більше, ніж в 2011 році.

Доречно відмітити, що на сучасному етапі розвитку авіаційної галузі збільшення обсягів пасажирських перевезень в цілому відбувається одночасно зі збільшенням пропозиції пасажирських крісел. Провізна ємність, пропонована авіакомпаніями світу в 2012 році, яка виражається в розташовуваних крісло-кілометрах, в середньому по світу збільшилася на 6,7%. Хоча зростання пропонованої провізної ємності варіювалося від 2,5% в Північній Америці до 9,7% в Європі, середньосвітовий коефіцієнт завантаження не змінився в порівнянні з рівнем 2011 року і становив 79,1 % в 2012 році. Так в Північній Америці цей показник був найбільшим і склав 82,9%, далі йде Європа з 79,6%, Близький Схід - 77,5%, в Азійсько-Тихоокеанському регіоні – 77,4% та 76,1% в Латинській Америці, а в Африці – 67,7% коефіцієнт завантаження пасажирських крісел.

**Висновки.** Аналіз динаміки та структури міжнародного ринку авіаційних перевезень засвідчив стійку тенденцію зростання обсягів перевезень пасажирів малобюджетними авіакомпаніями, які досягли майже 50% від обсягів перевезень традиційних авіаперевізників. В той же час кількість перевезених пасажирів традиційними авіакомпаніями щорічно зменшується, що дозволяє зробити висновок про те, що споживча цінність авіатранспортної послуги малобюджетних перевізників більш відповідає вимогам різних сегментів пасажирів, особливо в умовах економічного спаду.

Що стосується прогнозу на 2013-2014 рр., то світове економічне зростання (ВВП) очікується в середньому щорічно на 2,5% в реальному вираженні. 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 слідують перевізники регіону Азії/Тихого океану з щорічним темпом зростання 6,1%. 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.

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 від прогнозованого періоду аж до 2014 р..

Об'єм світових регулярних вантажних перевезень, що виміряється виконаними тоно-кілометрами, як очікується, зростатиме щорічно в середньому на 5,5% до 2014 року. 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. 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.

Основні припущення, що стосуються тенденцій зміни чинників, що визначають зростання перевезень, на період до 2014 року:

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

Отже, подальше зростання обсягу 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 залежать від цін на паливо).

#### ***Список використаних джерел***

1. Aviation policy and geopolitics 2012 [Electronic resource]. Chicago, USA: Boeing corporation, 2012. – Mode of access: <http://www.boeing.com>.
2. Current Market Outlook 2010-2030 [Electronic resource]. Chicago, USA: Boeing corporation, 2012. – Mode of access: <http://www.boeing.com>.
3. ICAO Strategic Objectives 2012-2014 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>.
4. Global Market Forecast 2011-2030 [Electronic resource]. France: Airbus, 2011. – Mode of access: <http://www.airbus.com>.
5. <http://www.easa.europa.eu> – офіційний сайт Європейського агентства з безпеки польотів.
6. <http://www.eurocontrol.int> – офіційний сайт Європейської організації з безпеки аеронавігації.
7. <http://www.iata.org/index.htm> – офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).
8. <http://www.icao.int> – офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).
9. <http://www.worldbank.org/uk/country/ukraine> – офіційний сайт Світового банку.

*Стаття надійшла до редакції 10.12.2013*