



## АНОТАЦІЯ

Дипломна робота на тему «Інвестиційна привабливість авіаційного сектору США: основні чинники» містить 99 сторінок тексту, 28 рисунків, 8 таблиць і список використаних джерел із 88 найменувань.

**Мета дослідження:** дослідити особливості інвестування в авіаційну галузь США, проаналізувати вплив інвестицій на розвиток авіаційного сектору, визначити ключові чинники, що формують його інвестиційну привабливість, та оцінити ефективність державного регулювання і стратегій інвестування.

**Завдання дослідження:**

- визначити сутність і специфіку інвестування у галузь транспорту;
- розглянути вплив інвестицій на економічний розвиток авіаційної галузі;
- визначити основні чинники, що впливають на інвестування в авіаційну галузь США;
- проаналізувати рівень прибутковості та конкурентоспроможності провідних авіакомпаній США.

**Об'єкт дослідження:** процес інвестування в авіаційну галузь на міжнародному ринку.

**Предмет дослідження:** теоретичні, методичні та прикладні аспекти організації й функціонування авіапідприємств, а також потенціал технологічних інновацій при прийнятті інвестиційних рішень.

**Інструментарій:** у роботі використано методи порівняльного аналізу, теоретичного узагальнення, системного підходу, а також аналіз фінансових показників авіакомпаній і статистичних даних про розвиток авіаційного сектору США. Застосовано методи економіко-аналітичного дослідження для визначення тенденцій, чинників і перспектив інвестування в галузі.

**Ключові слова:** авіаційна галузь США, інвестування в авіаційну галузь, державне регулювання, конкуренція, глобалізація, стратегії інвестування, прибутковість авіакомпаній.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ .....	9
1.1. Сутність й своєрідність інвестування у галузь транспорту .....	9
1.2. Вплив інвестування на економічний розвиток авіаційної галузі й країни.....	15
1.3. Чинники, що впливають на інвестування в авіаційну галузь .....	21
РОЗДІЛ 2	
АНАЛІЗ СТАНУ Й ДИНАМІКИ ІНВЕСТУВАННЯ У АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ США.....	26
2.1. Аналіз стану, динаміки та викликів авіаційного сектору США.....	26
2.2. Вивчення динаміки й дієвості інвестицій до авіаційної галузі США.....	42
2.3. Світова практика інвестування в авіаційну галузь .....	48
РОЗДІЛ 3	
СТРАТЕГІЯ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНУ ГАЛУЗЬ США .....	65
3.1. Визначення основних напрямів розвитку авіаційної галузі США.....	65
3.2. Потенціал та перспективи залучення інвестицій у авіаційну галузь США .....	70
3.3 Шляхи підвищення інвестиційної привабливості авіаційної галузі України на прикладі США .....	76
ВИСНОВКИ.....	89
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	92

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Актуальність інвестування в авіаційну галузь пов'язана з тим, що сьогодні авіація створює велику цінність для клієнтів та інших зацікавлених сторін через високі постійні витрати і залежність від зовнішніх факторів. Авіаційна система оточена різними середовищами: економічним, екологічним, соціальним, технологічним і політичним. Кожне середовище одночасно впливає і перебуває під впливом авіаційної системи.

Теоретико-методологічний базис стратегії діяльності авіапідприємств на міжнародному ринку, інвестування в авіаційну галузь та практики щодо вирішення проблемних питань функціонування та розвитку інвестування в авіаційний сектор займалися такі вчені як: Бойко О., Волинець Л., Волосюк М., Гловацька С., Двудіт З., Дикань В., Захаріна С., Хоменко І., Кондратенко Д., Корінь М., Крихтіна Ю., Набок І., Редько К., Салоїд С., Сидоренко К., Соколова З., Сухонос Ю., Хрущ Н., Цебенко Н., Чупрін Є. та інші.

Однак, незважаючи на внесок вітчизняних та зарубіжних учених у розробку цієї теми, деякі питання інвестування в авіаційну галузь залишаються маловивченими. Інвестиції в авіаційну сферу потребують значних фінансових вкладень. Повітряні перевезення здійснюються на міжнародному рівні, що вимагає врахування різних законів і правил.

Інвестиції в авіаційну галузь США залишаються актуальними через сильне довгострокове зростання, тому що незважаючи на циклічний характер, очікується, що пасажирський попит на авіаперевезення неухильно зростатиме в довгостроковій перспективі через глобалізацію і зростання доходів. Сполучені Штати є великим гравцем в аерокосмічній та оборонній промисловості, включаючи Boeing і Lockheed Martin. Ці компанії пропонують диверсифікацію і стабільність.

Авіаційна галузь має вирішальне значення для туризму, який робить основний внесок в економіку США. Розуміючи ці характеристики, інвестори можуть

ухвалювати обґрунтовані рішення щодо авіакомпаній, виробників аерокосмічної продукції та навіть інфраструктурних проєктів в авіаційному секторі США.

**Метою кваліфікаційної роботи** є особливості інвестування в авіаційну галузь США.

Досягнення мети дослідження передбачає постановку та розв'язання таких завдань:

- визначити сутність та своєрідність інвестування у галузь транспорту;
- розглянути вплив інвестування на економічний розвиток авіаційної галузі;
- визначити чинники, що впливають на інвестування в авіаційну галузь;
- проаналізувати стан, динаміку та виклики авіаційного сектору США;
- дослідити динаміку та дієвість інвестицій до авіаційної галузі США;
- визначити роль світової практики інвестування в авіаційну галузь;
- проаналізувати основні напрями розвитку авіаційної галузі США;
- визначити та зробити аналіз перспектив залучення інвестицій у авіаційну галузь США;
- визначити шляхи підвищення інвестиційної привабливості авіаційної галузі України на прикладі США.

**Об'єктом дослідження** є процес інвестування в авіаційну галузь на міжнародному ринку.

**Предметом дослідження** є теоретичні, методичні та прикладні аспекти організації і функціонування авіапідприємств, а також потенціал технологічних інновацій при прийнятті інвестиційних рішень.

**Методологія дослідження.** Методологічну основу кваліфікаційної роботи становлять методи порівняльного аналізу, наукового дослідження, теоретичного узагальнення та системного аналізу, вивчення наукових статей, книг, звітів аналітиків та інших джерел інформації про авіаційну галузь США, а також аналіз даних про фінансові показники авіакомпаній, пасажиропотік та інших джерел інформації про авіаційну галузь США.

**Теоретичною основою дослідження** є теоретичні та практичні аспекти дослідження сутності діяльності авіапідприємств на міжнародному ринку, принципові переваги, класифікація та функції авіапідприємств на міжнародному ринку, а також дослідження глобальних трансформаційних процесів світового авіаційного ринку.

Фактологічною та статистичною основою стали звіти Європейської комісії, Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної ради аеропортів (ACI), американської торгової асоціації та лобістської групи Airlines for America, магістральної авіакомпанії Alaska Airlines, авіакомпанії Atlas Air, авіакомпанії Delta Air Lines та звіти багатонаціональної інформаційної організації SITA.

**Структура кваліфікаційної роботи.** Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. В роботі розміщено 8 таблиць та 28 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 88 найменувань на дев'яти сторінках.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

### 1.1. Сутність й своєрідність інвестування у галузь транспорту

Інвестування в транспортну галузь являє собою вкладення капіталу в різні види транспорту (залізничний, повітряний, автомобільний та водний) з метою одержання прибутку або для досягнення інших цілей (наприклад, поліпшення інфраструктури).

У сучасній глобалізованій економіці перед транспортом стоїть завдання долати великі відстані, стаючи водночас надійнішим і екологічно чистим. Транспортний сектор повинен зробити все можливе, щоб мінімізувати транспортні витрати і розвивати екологічно чистий транспорт. Останніми роками намітилася тенденція збільшення кількості авіаперевезень, що негативно впливає на забруднення навколишнього середовища. При цьому приділяється увага необхідності екологічно чистих транспортних рішень та оптимізації викидів вуглекислого газу. Екологічний стартап на повітряному транспорті - це проект, заснований на інноваційних технологіях, метою якого є зниження негативного впливу сфери повітряного транспорту на навколишнє середовище або вирішення конкретних екологічних проблем. Існує необхідність фінансування подібних проектів для їх виведення на ринок і надалі завоювання ринку.

Фінансування екологічних стартапів для авіатранспортних систем є ризикованим. Число компаній, що працюють в авіаційній галузі, які запускають власні венчурні або краудфандингові платформи, неухильно зростає. Існують різні варіанти фінансування стартап-проектів у сфері повітряного транспорту, але всі вони мають одну проблему: знайти і профінансувати успішний проект з мінімальними ризиками. Для мінімізації ризиків мають бути створені відповідні системи підтримки ухвалення рішень, засновані на оцінці ризиків [45].

Транспорт є одним із найважливіших видів економічної діяльності для компаній. Переміщаючи товари з місць, куди вони доставляються, в місця, де вони необхідні, транспортування являє собою важливу послугу, що забезпечує зв'язок компанії з її постачальниками і клієнтами. Це важливий вид діяльності в логістичній функції, який підтримує економічні вигоди від місця і часу. Однак якщо компанія здійснює доставку вчасно і гарантує її цілісність і цілісність, це може підвищити довіру клієнтів і поліпшити бізнес компанії. Коли компанія вселяє впевненість у якості своїх послуг, вона може зробити своїх клієнтів менш уразливими перед спробами конкурентів вкрати угоди за допомогою розумних рекламних акцій і знижок.

Крім питань технічного обслуговування, транспортування також може спричинити значні витрати для бізнесу. Транспортні витрати іноді можуть визначати, чи призведе транзакція клієнта до прибутку або збитку компанії, залежно від витрат, понесених під час транспортування замовлення клієнта. Більш швидкі види транспорту зазвичай коштують дорожче, ніж більш повільні види транспорту. Ця різниця у вартості може не виправдати використання більш швидкого методу транспортування. Тому менеджери ланцюжків поставок повинні ретельно враховувати витрати на транспортування товарів під час ухвалення рішення про те, чи слід транспортувати продукт і як його транспортувати найрентабельніше.

У макроекономічному сенсі транспортна діяльність становить частину загального економічного продукту країни і відіграє роль у побудові або зміцненні національної чи регіональної економіки, а також впливає на освоєння земель та інших ресурсів. Попит і пропозиція перевезень як пасажирів, так і вантажів, ціноутворення на перевезення, а також причини, через які транспортна система водночас регулюється і дерегулюється, є одними з його проблем. Нарешті, участь уряду в кожному виді транспорту різна. У деяких випадках використовується приватне підприємництво, в інших випадках уряд надає кошти та обладнання, особливо якщо причиною участі уряду є те, що сильна транспортна система необхідна для розвитку економіки країни або її захисту.

Транспорт дає змогу кожному географічному регіону виробляти те, що в нього виходить найкраще, а потім продавати цю продукцію іншим. На додаток до прямих або зворотних угод також можна використовувати транспортування для об'єднання низки різних етапів виробничого процесу, кожен з яких відбувається в різних географічних точках. Швидкісні види транспорту (наприклад, повітряний) дають змогу доставляти продукти харчування, що швидко псуються, на ширші ринки. Транспорт також дає змогу працівникам дістатися до місця роботи. Нарешті, завдяки транспортуванню виробник може охопити велику кількість ринків. Це означає, що обсяг випуску може бути досить великим, що призведе до значної економії на масштабі виробництва.

Місце і роль транспорту в суспільному виробництві характеризують його випереджальний розвиток і необхідність державної підтримки для задоволення потреб у транспортних засобах, матеріалах, технологіях, паливі та енергії [2].

Крім спроб поліпшити державне управління, уряди прагнули впровадити ринкові механізми і приватний інтерес. Однією з частин цього процесу була спроба відокремити операції від інфраструктури. Економічні характеристики операцій (часто нижчі вимоги до капіталу, безповоротні витрати тощо) можуть зробити їх менш обмежувальними для приватної участі (і, як наслідок, для створення ринку). Навіть коли операції можуть бути відокремлені від інфраструктури, умови можуть не дозволити негайно створити конкурентний ринок для операцій в інфраструктурі (див. Табл. 1.1). Оскільки ці системи транспортної інфраструктури піддаються різним типам організації та формам приватних інвестицій, дані, що стосуються їх, часто перекривають теми інфраструктури та операцій.

Традиційно уряди були основним постачальником інфраструктури повітряного транспорту. Сама природа таких активів - природна монополія та їхня відносна важливість для урядових програм національної безпеки - послужила підставою для збереження такої інфраструктури в державній власності. Однак через низку причин аеропорти все частіше передаються в приватний сектор. Як і у випадку з реорганізацією морських портів, поділ діяльності в галузі інфраструктури повітряного транспорту дав змогу урядам зберегти контроль над ключовими видами

діяльності, важливими для національної безпеки: управління повітряним рухом і служби охорони та безпеки, дозволяючи при цьому приватному сектору займатися більш комерційною діяльністю, зокрема експлуатацією аеропортів і наземним обслуговуванням.

Таблиця 1.1

Інфраструктура та діяльність у транспорті

<b>Сектор</b>	<b>Інфраструктура</b>	<b>Операції</b>	<b>Операції щодо інфраструктури</b>
Дорога	Дороги, мости, сигнальне обладнання	Вантажні та пасажирські автомобільні перевезення	Лібералізована та окрема від управління інфраструктурою
Залізничний	Колії, стрілочні переводи, мости, сигнальне та диспетчерське обладнання	Вантажні та пасажирські залізничні вагони	Різні організаційні моделі (інтегровані та лібералізовані компанії)
Повітряний	Будівля аеропорту, злітно-посадкові смуги, автостоянки, сигнальне та диспетчерське обладнання	Авіаперевізники та літаки	Лібералізовані та відокремлені від управління інфраструктурою
Море	Підконструкції пірсів, хвилерізи, басейни	Термінальні операції та доставка	В основному розділені, конкуренція за контракт

Примітка. Складено автором за даними Європейської економічної комісії ООН.

Важливим напрямом розвитку інфраструктури повітряного транспорту є підвищення ефективності державного нагляду у сфері повітряного транспорту. Під державним регулюванням у сфері повітряного транспорту слід розуміти процес цілеспрямованої реалізації заходів державного регулювання окремими уповноваженими органами з метою оптимізації соціальних процесів, установлення загальних правил поведінки під час повітряних перевезень пасажирів і вантажів, а також забезпечення інших нормативно-правові акти, проєктування, виробництво та обслуговування [5].

На повітряні ресурси негативно впливають забруднювальні речовини, що виробляються двигунами транспортних засобів. У США проблема найбільш гостра в районі Лос-Анджелеса, відомому своїм смогом. Забруднення надходять і з інших

джерел, але головним лиходієм зазвичай вважається транспорт. Вживають заходів щодо зниження викидів, вироблених автомобілями, а також щодо зміни моделей водіння і поїздок на роботу з метою використання меншої кількості транспортних засобів. Інтерес до електромобілів зростає, оскільки вони практично не виробляють забруднювачів повітря. Однак цілком можливо, що електроенергія, яка використовується для підзарядки їхніх батарей, вироблятиметься за допомогою засобів, що забруднюють повітря.

Попит на повітряний транспорт здебільшого має похідний характер, тобто далеко не всі пасажери літають заради польоту. Більшість людей летять, щоб кудись піти і щось зробити. Іншими словами, попит на повітряний транспорт значною мірою залежить від просторово фіксованої діяльності, здебільшого пов'язаної з туризмом для відпочинку, бізнесу, відвідування друзів і родичів та інших цілей. Крім того, авіаперевезення відіграють важливу роль у ланцюжку поставок і логістиці, особливо в процвітаючих, але віддалених туристичних регіонах. І повітряний транспорт, і туризм дуже циклічні й дуже чутливі до змін в економічному, соціальному та політичному середовищі. Але, як і багато інших зв'язків між соціально-економічними явищами, це теж складний зв'язок, що характеризується нелінійністю і двостороннім причинно-наслідковим зв'язком.

Фактично, поліпшення доступності завдяки новій або додатковій інфраструктурі аеропортів і встановленню прямих авіасполучень може стимулювати туризм завдяки скороченню грошових і часових витрат, водночас, якщо потоки в'їзного туризму в периферійній зоні перевищать певний поріг, тоді інвесторів може переконати спрямувати ресурси на повітряний транспорт, аби допомогти розглянутому напрямку повністю реалізувати свій потенціал зростання [44].

Транспорт збільшив можливості працевлаштування, оскільки можна подорожувати, щоб знайти більше потенційних робочих місць, а продавець або професійна людина може охопити ширшу територію. Наприклад, у малонаселених районах ветеринари та лікарі здійснюють виклики за допомогою невеликих літаків. Транспортна діяльність також надає можливості працевлаштування: робота на

перевізників і вантажовідправників, будівництво транспортних засобів і доріг, а також робота в державних установах, пов'язаних із транспортом.

Однак у міру збільшення транспортних засобів і можливостей деякі групи залишаються позаду. Бідні, слабкі, літні люди та інваліди ризикують залишитися поза увагою, оскільки у них немає рівного доступу до транспортних систем. У багатьох місцях у Сполучених Штатах володіння та користування автомобілем є практично обов'язковою вимогою. Суспільство не впевнене в тому, яку відповідальність воно несе за транспортні системи, якими можуть користуватися ті, у кого немає автомобілів. У Сполучених Штатах авіакомпанії управляються як приватні фірми, а аеропорти і мережа управління повітряним рухом фінансуються урядом. Автомобілісти і вантажні автомобілі працюють у приватному секторі і пересуваються автомагістралями, що надаються державою, в основному за рахунок податків, що стягуються з моторного палива. Баржі, перевізники Великих озер і океанські судна є приватними підприємствами, які платять низькі збори з користувачів. Вони подорожують водними шляхами, які поліпшуються і обслуговуються урядами. Залізниці - це приватні підприємства, що працюють на власному дорожньому полотні та шляхах. Винятком є міжміські залізничні пасажирські перевезення, які здійснює державний орган.

За межами Сполучених Штатів державна власність та експлуатація транспорту досить поширені. Більшість країн володіють і керують своїми залізницями та авіакомпаніями. Автомобілі та вантажівки виробляються в приватному секторі, але дороги забезпечуються державою. Судна можуть перебувати в державній або приватній власності, хоча практично всі країни субсидують свій торговий флот.

Таким чином, у сфері транспортних послуг зазвичай використовуються як державні, так і приватні підприємства. Приватні фірми оперативно реагують у ситуаціях, коли необхідно отримати прибуток. Перевагами зазвичай є економія часу в дорозі для проєктів, орієнтованих на пасажирів, та економія транспортних витрат на вантажні перевезення. Прикладом цього може бути днопоглиблення гавані. Якби плани дозволили використовувати більше судно, витрати на перевезення за тонну були б знижені, і це можна було б вважати вигодною. Аналіз вигод і витрат можна

застосовувати до різних проєктів, і, якщо при виконанні аналізу для кожного з них використовуються аналогічні припущення, тоді проєкти можна ранжувати в тому порядку, який слід використовувати для отримання найбільшої віддачі від державних інвестицій.

Протягом багатьох років економічна практика більшої частини транспортної системи в Сполучених Штатах регулювалася. Сьогодні регулюються міждержавні трубопровідні та деякі міжштатні залізничні перевезення, а також внутрішньоштатні автомобільні перевезення в більшості штатів. Свого часу майже всі міжміські перевезення піддавалися економічному регулюванню [83].

Отже, інвестування в транспортну галузь являє собою капітальні вкладення, спрямовані на отримання прибутку від експлуатації або розвитку транспортної інфраструктури, послуг або активів. Транспортна галузь охоплює широкий спектр секторів, включаючи автомобільний, залізничний, повітряний, річковий і міський транспорт. Інвестиції в транспортний сектор можуть бути привабливими для інвесторів, які шукають довгострокові інвестиційні можливості зі стабільним потенціалом доходу.

## **1.2. Вплив інвестування на економічний розвиток авіаційної галузі й країни**

Авіаційна галузь забезпечує хорошу основу для розуміння різних економічних принципів. Вступ до економіки повітряного транспорту дає цінну інформацію про те, як основи економіки застосовуються до авіації.

Останніми роками фінансування літаків стає дедалі помітнішим, оскільки «нетрадиційні» інвестори усвідомлюють переваги цього класу активів. Здатність авіації залучати нових інвесторів після світової фінансової кризи продовжує зростати.

Світова економіка сильна, рівень безробіття низький, як і процентні ставки. Незважаючи на те, що у деяких інвесторів виникає питання про те, чи продовжиться висхідна тенденція, більшість може визнати, що низька кореляція з іншими типами активів, циклічний характер галузі та динаміка зростання дають змогу припустити,

що авіація є надійним засобом хеджування. Інвестування в незнайомий клас активів може виявитися складним завданням для будь-якого інвестора, тому вкрай важливо мати під рукою потрібні ресурси. Орієнтуючись в авіаційній галузі, ви можете поставити собі кілька запитань, щоб переконатися, що ви перебуваєте в найкращому становищі та можете прийняти правильні рішення в потрібний час. Залучення нових джерел фінансування в цей клас активів залишається метою для багатьох представників авіаційної галузі, однак може виявитися непросто переконати інвесторів у тому, що авіація наразі є основним варіантом інвестицій.

Інвестори, які не належать до галузевих кредиторів, як правило, є універсалами і шукають галузевий досвід. Консультації з галузевими експертами з приводу ваших інвестицій допоможуть вам почуватися впевненіше у своїй здатності оцінювати можливості. Експертні консультації покликані допомогти в навчанні клієнтів і забезпечити підтримку комплексної перевірки за допомогою кількісного аналізу, доповненого якісними даними про контекст, що дають змогу отримати уявлення про тенденції, про які інвесторам необхідно знати, щоб допомогти їм і надалі відслідковувати ринкові ризики та ризики активів. Ключем до успішних інвестицій є пошук підходящої команди експертів, які допоможуть вам в управлінні ризиками, допомагаючи вам зрозуміти, що рухає змінами в галузі, і постачаючи вам дані, знання і думки експертів для оцінки вашого ризику.

На перший погляд, протягом останніх кількох років у авіакомпаній було приємне операційне середовище. Тоді як заголовки акцентують увагу на мінливій динаміці ринку і невизначеному політичному кліматі, низькі ціни на нафту дали змогу авіакомпаніям загалом отримати значний прибуток. Незважаючи на це сприятливе тло, внутрішні рішення можуть мати довгострокові наслідки. Деякі відомі авіакомпанії в Європі перейшли під управління. Наприклад, Air Berlin і Monarch Airlines стали жертвами поганих бізнес-моделей, тоді як Alitalia деякий час перебувала у списку спостереження, оскільки продовжує полювати за новими інвестиціями. Проте головне питання, яке хоче зрозуміти фінансове співтовариство, полягає в тому, як швидко можна буде продати літаки, які експлуатуються та орендовані авіакомпаніями. У випадку з Air Berlin і Monarch літаки були поглинуті

ринком відносно плавно, в деяких випадках отримавши більш високі орендні ставки, хоча це також є симптомом поточної динаміки ринку.

Самі літаки завжди будуть необхідні, і вони залишаються хорошою інвестицією, тому що літаки легко перепродаються висококомпетентними і досвідченими орендодавцями. Але галузеві аналітики постійно відстежують фактори, які можуть вплинути на авіаційне фінансування в майбутньому, зокрема:

- підвищення процентної ставки;
- зовнішній ринковий шок;
- глобальна рецесія;
- зміна поведінки авіакомпаній.

Хоча деякі фактори можна відстежувати, стежачи за новинами галузі та економічними тенденціями, все ще існує складна історія, яку необхідно відобразити, коли справа доходить до прийняття інвестиційних рішень [74].

Визначення того, на якому етапі циклу ми перебуваємо, вимагає вимірювання та аналізу кількох ключових точок даних, таких як:

- зростання трафіку;
- рентабельність;
- доходи авіакомпаній;
- зміни флоту;
- цінності літаків.

Наявність надійних послуг повітряного транспорту забезпечує людям доступ до того, що їм потрібно: гідні засоби до існування, харчування, охорону здоров'я, освіту, безпечні спільноти і простори тощо. Авіація на сьогоднішній день є найбезпечнішим і найефективнішим видом масового транспорту на великі відстані у світі. Вона є єдиним можливим транспортним засобом для надання медичної допомоги багатьом віддаленим громадам, а також швидким і надійним способом доставки термінової гуманітарної допомоги під час надзвичайних ситуацій, викликаних стихійним лихом, голодом і війною. Крім того, можливості здобуття освіти є доступними для студентів по всьому світу, особливо для тих студентів із країн, що розвиваються, яким

доводиться виїжджати за кордон для здобуття більш якісної освіти. Авіація також сприяє поліпшенню якості життя, розширюючи дозволя і культурний досвід мандрівників. Це забезпечує доступні засоби для відвідування далеких друзів і родичів, а також сприяє підвищенню обізнаності про інші культури.

Мережа повітряного транспорту є одним із найважливіших інфраструктурних активів країни. Це життєво важливий компонент економічного розвитку та зростання. Він забезпечує єдину глобальну транспортну мережу для людей і товарів. Повітряний транспорт створює значну цінність для своїх користувачів та інших зацікавлених сторін в авіаційній галузі загалом, включно з урядами. Але мережа повітряного транспорту також генерує ширші економічні вигоди, даючи змогу фірмам працювати більш ефективно і продуктивно, а також стимулюючи зростання інвестицій. У мережі повітряного транспорту кожен аеропорт відправлення пов'язаний з величезною кількістю різних пунктів призначення за допомогою рейсів у вузлові аеропорти і з них.

Підприємства та економіка загалом отримують вигоду від можливості доступу як до більшої кількості пунктів призначення, так і до вищою частоти послуг, ніж це було б можливо за умови використання розрізнених прямих послуг. Іншими словами, підприємства отримують вигоду як від частіших рейсів за основними напрямками, так і від можливості доступу до додаткових економічно важливих напрямків за допомогою подальших рейсів. Усі авіакомпанії, що надають послуги між аеропортами всередині мережі, роблять свій внесок у її ширшу економічну цінність.

Вплив повітряного транспорту на економіку виникає як безпосередньо, через діяльність авіаційного сектору, так і опосередковано, через збільшення видатків та ширші економічні вигоди, пов'язані з покращенням доступу до ресурсів, ринків, технологій та економічної маси. Економічна діяльність, своєю чергою, підтримує і генерує попит на повітряний транспорт. Незважаючи на свою потенційну важливість, взаємний характер причинно-наслідкового зв'язку між повітряним транспортом та економічними показниками залишається недостатньо вивченим [53].

Низка моделей власності та експлуатації може задовольнити інвестиційні потреби, тому необхідно правильно оцінити варіанти володіння аеропортами, щоб

допомогти урядам вибрати найкраще рішення. Тип власності та будь-яка участь приватного капіталу варіюються від аеропорту до аеропорту залежно від місцевих обставин і цілей уряду. Багато держав опинилися в скрутному становищі, оскільки різке зростання попиту на повітряні перевезення перевищує можливості інфраструктури, доступної для задоволення ринків, що зростають в їхній юрисдикції. У всьому світі приватизація аеропортів стала важливим інвестиційним інструментом для розвитку аеропортової інфраструктури, що дає змогу задовольнити попит на авіап перевезення, сприяти життєздатності суспільства і національної економіки, а також поліпшити якість обслуговування пасажирів.

Проекти розвитку аеропортів дуже масштабні і мають тривалий період часу від планування до завершення. Вони також зазвичай вносять безліч коригувань у початковий план, щоб гарантувати, що економічно ефективні об'єкти балансують потужність з попитом, забезпечуючи при цьому функціональність, рівні обслуговування та експлуатаційну ефективність, необхідні для підтримки здійснюваних інвестицій. Це вимагає тісної співпраці між широким колом зацікавлених сторін. Ключовим моментом є те, чи створюється цінність як для інвесторів (по відношенню до загальних витрат аеропорту), так і для пасажирів, авіакомпаній та інших клієнтів аеропорту. Створення вартості не тільки допомагає генерувати прибуток, а й забезпечує наявність капіталу в майбутньому для фінансування операцій і майбутніх інновацій.

Сприяючи торгівлі, створюючи робочі місця і сприяючи регіональному розвитку, авіаційний сектор відіграє життєво важливу роль у забезпеченні економічного зростання і процвітання в усьому світі. Оскільки авіап перевезення продовжують розвиватися і розширюватися, їхній позитивний вплив на економіку, найімовірніше, збережеться для майбутніх поколінь [80].

Інвестиції в авіаційну галузь можуть мати значний позитивний вплив на економічний розвиток як самої галузі, так і країни в цілому, а саме:

1. Створення роботи. Авіаційна промисловість є одним із найбільших роботодавців у світі. Інвестиції в цю галузь можуть призвести до створення нових

робочих місць безпосередньо в авіаційній галузі та в суміжних галузях, таких як туризм, виробництво літаків і запчастин.

2. Стимулювати економічне зростання. Авіаційна промисловість відіграє важливу роль у розвитку економіки країни. Вона забезпечує перевезення людей і вантажів, тим самим сприяючи розвитку торгівлі, туризму та інших галузей економіки.

3. Поліпшення інфраструктури. Інвестиції в авіаційну галузь можуть призвести до поліпшення транспортної інфраструктури країни, тим самим зробивши її більш привабливою для туристів та інвесторів.

4. Підвищення конкурентоспроможності. Розвинена авіаційна промисловість здатна підвищити конкурентоспроможність країни на світовому ринку.

В останні десятиліття авіатранспортна галузь значно зросла завдяки розширенню глобальних зв'язків, що прискорило зростання більшості економік і особливо тих, хто отримує найвищі доходи в індустрії туризму. З огляду на це явище, роль повітряного транспорту неможливо переоцінити, і попит на повітряні перевезення зріс відповідно до зростаючої актуальності туристичного сектора.

Повітряні перевезення поступово поліпшуються з точки зору якості та цін на послуги завдяки інноваціям в авіаційних технологіях і маркетингових схемах, а також інформаційних і комунікаційних технологіях. Це поліпшення також позитивно вплинуло на транспортні вподобання туристів, які приїжджають здалеку, багатьох з яких часто відлякують вартість і незручності транспорту [29].

Отже, інвестиції в авіаційну галузь можуть мати істотний позитивний вплив як на саму галузь, так і на економіку країни загалом. Інвестиції в цю галузь можуть призвести до створення нових робочих місць у різних галузях, таких як пілотування, технічне обслуговування, авіабудування і туризм. Авіаційна промисловість сприяє економічному зростанню за рахунок стимулювання торгівлі та туризму. Крім того, вона забезпечує зв'язок між різними регіонами країни, що може сприяти розвитку бізнесу та інвестицій.

### 1.3. Чинники, що впливають на інвестування в авіаційну галузь

Індустрія логістики і транспорту збільшила своє значення внаслідок глобалізації та зростання споживання. Зі своїми характеристиками, такими як: особливі вимоги до інфраструктури та системи зв'язку, використання передових технологічних інструментів і обладнання, кваліфікованої робочої сили, як національної, так і міжнародної власності, за допомогою свого законодавства, авіація - важлива і динамічна галузь, яка навіть впливає на політику країн.

Авіаційна промисловість відіграла незамінну роль у створенні глобальної економічної цінності і тому є чудовою економічною силою. Заглядаючи в майбутнє, галузь, як і раніше, стикається з реальними проблемами, такими як очевидний дисбаланс вартості палива, коливання валютних курсів і світова економічна криза.

Постійні розробки в галузі авіаційних технологій, такі як нові матеріали, більш економічні двигуни та покращені системи авіоніки, значно впливають на галузь. Фінансові показники авіакомпаній, включно з ціноутворенням у конкурентному середовищі, впливають на короткострокові та довгострокові рішення і формують життєво важливі правила (рис. 1.1.):

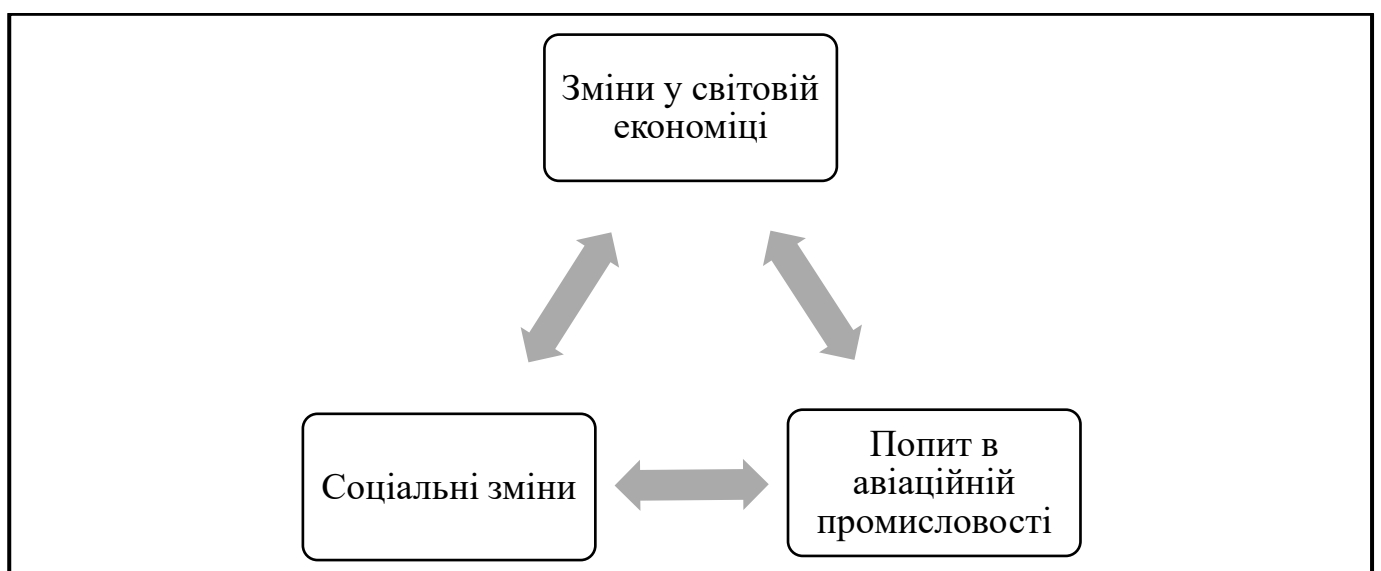


Рис. 1.1. Ключові фактори, які впливають на авіаційну галузь.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Важливо зазначити, що ці фактори часто взаємопов'язані та можуть мати складний вплив на галузь. Авіакомпаніям постійно доводиться адаптуватися до мінливого середовища, щоб залишатися конкурентоспроможними та успішними.

Авіаційній галузі необхідно знайти короткострокові та середньострокові методи, які можуть забезпечити достатній дохід, що перевищує витрати на охорону навколишнього середовища, і подолати постійні витрати.

Майже всі організації фінансують свої інвестиції за рахунок позик або поточних заощаджень. Це означає, що процентні ставки відіграють вирішальну роль в інвестиціях. Коли процентні ставки високі, бізнесу стає дорого брати кредити. З іншого боку, високі процентні ставки гарантують організації вищу прибутковість від зберігання своїх грошей у банку.

Якщо процентні ставки підвищуються після того, як організація ініціювала інвестиційний проєкт, організація з найменшою ймовірністю зупинить проєкт, але двічі подумає про майбутні інвестиційні можливості. Це означає, що зміни відсоткових ставок іноді не мають миттєвого впливу на організацію, але потрібен час, перш ніж їхній вплив стане відчутним [75].

Міжнародне науково-технічне співробітництво в галузі авіації відіграє важливу роль у передачі, використанні та виробництві знань і сприяє розвитку авіаційних інновацій, особливо появі нових літаків, нових економічних моделей міжнародних авіакомпаній, сучасної інфраструктури в аеропортах, зниженню впливу авіації на навколишнє середовище та підвищенню безпеки [8].

Основні чинники, що впливають на інвестування в авіаційну галузь:

1. Економічні чинники:

- економічне зростання. У періоди економічного зростання попит на авіаперевезення зазвичай збільшується, що робить інвестиції в авіаційний сектор більш привабливими;

- ціни на паливо. Зростання цін на паливо може негативно вплинути на прибутковість авіакомпаній, що може призвести до зниження інвестиційної привабливості галузі;

- обмінний курс. Коливання обмінного курсу можуть вплинути на ціни на авіаквитки і, отже, на доходи авіакомпаній;

- процентна ставка. Підвищення відсоткових ставок може зробити запозичення для авіакомпаній дорожчими, що може негативно вплинути на їхню інвестиційну привабливість.

## 2. Галузеві чинники:

- попит на авіаперевезення. Попит на авіаперевезення залежить від різних чинників, таких як зростання населення, рівень життя, розвиток туризму та комерційної діяльності;

- конкуренція. Конкуренція в авіаційній галузі може бути високою, що може негативно вплинути на прибутковість авіакомпаній;

- вартість авіаквитків. Ціни на авіаквитки можуть вплинути на попит на авіаперевезення і, отже, на доходи авіакомпаній;

- технологічні інновації. Розвиток нових технологій, таких як більш економічні літаки, може підвищити прибутковість авіакомпаній і зробити сектор більш привабливим для інвестицій.

## 3. Політичні чинники:

- державна підтримка. Державна підтримка авіаційної галузі може включати субсидії, податкові пільги та інші заходи, здатні підвищити привабливість інвестицій у галузь;

- політична стабільність. Політична стабільність у країнах, де працюють авіакомпанії, може підвищити довіру інвесторів і зробити інвестиції в цей сектор більш привабливими;

- регулювання. Державне регулювання авіаційної галузі може вплинути на ціни авіаквитків, маршрути польотів та інші аспекти діяльності авіакомпаній.

Авіаційна галузь протягом багатьох років була вигідним варіантом для інвестицій, і багатьох інвесторів приваблював її потенціал зростання і прибутковості. Однак, як і в разі будь-яких інвестицій, для досягнення успіху необхідні ретельне планування і стратегія.

Ключові інвестиційні стратегії:

1. Розуміння ринку. Перш ніж інвестувати в авіацію, важливо зрозуміти динаміку ринку. Сюди входять такі фактори, як тенденції в галузі, попит на авіап перевезення і конкурентне середовище. Стежачи за новинами галузі та будучи в курсі ринкових тенденцій, інвестори можуть ухвалювати обґрунтовані рішення щодо своїх інвестицій.

2. Диверсифікація. Диверсифікація є ключовою стратегією управління ризиками в будь-якому інвестиційному портфелі. Це означає інвестування в різні авіаційні компанії, такі як авіакомпанії, виробники літаків і постачальники технічного обслуговування. Диверсифікуючи свої інвестиції, ви можете знизити ризик збитків будь-якої компанії або сектора.

3. Довгострокова спрямованість. Інвестиції в авіацію вимагають довгострокової спрямованості. Це пов'язано з тим, що галузь схильна до безлічі зовнішніх чинників, таких як зміни цін на паливо, економічні умови та геополітичні події. Поглянувши на свої інвестиції в довгостроковій перспективі, ви зможете уникнути короткострокових коливань і підготуватися до довгострокового успіху.

4. Технічний аналіз. Технічний аналіз - це стратегія, що використовується багатьма інвесторами для виявлення тенденцій і закономірностей на фондовому ринку. Аналізуючи історичні дані про ціни та обсяги, інвестори мають змогу оцінити потенційні можливості купівлі та продажу. Ця стратегія може бути особливо корисною в авіаційній галузі, де на ціни акцій часто впливають зовнішні чинники, як ціни на нафту та глобальні події.

5. Фундаментальний аналіз. Фундаментальний аналіз - це ще одна стратегія, яка використовується багатьма інвесторами для оцінки фінансового стану компанії. Це охоплює аналіз фінансової звітності компанії, такої як її баланс і звіт про прибутки та збитки, для визначення її прибутковості, грошового потоку та рівня заборгованості. Використовуючи фундаментальний аналіз, інвестори можуть ухвалювати обґрунтовані рішення про те, в які компанії інвестувати [76].

Отже, інвестиції в авіацію можуть бути вигідним варіантом для інвесторів, які готові провести дослідження і розробити продуману інвестиційну стратегію.

Авіаційна галузь дуже конкурентоспроможна, і інвесторам слід ретельно враховувати конкурентні переваги компаній, у які вони інвестують. Розвиток нових технологій, як більш ефективні двигуни та композитні матеріали, може призвести до появи нових продуктів і послуг, які зроблять інвестиції в авіаційний сектор більш привабливими.

### **Висновки до розділу 1**

Отже, інвестування в транспортну галузь являє собою капітальні вкладення, спрямовані на отримання прибутку від експлуатації або розвитку транспортної інфраструктури, послуг або активів. Транспортна галузь охоплює широкий спектр секторів, включаючи автомобільний, залізничний, повітряний, річковий і міський транспорт. Інвестиції в транспортний сектор можуть бути привабливими для інвесторів, які шукають довгострокові інвестиційні можливості зі стабільним потенціалом доходу.

Інвестиції саме в авіаційну галузь можуть мати істотний позитивний вплив як на саму галузь, так і на економіку країни загалом. Інвестиції в цю галузь можуть призвести до створення нових робочих місць у різних галузях, таких як пілотування, технічне обслуговування, авіабудування і туризм. Авіаційна промисловість сприяє економічному зростанню за рахунок стимулювання торгівлі та туризму. Крім того, вона забезпечує зв'язок між різними регіонами країни, що може сприяти розвитку бізнесу та інвестицій.

Авіаційна галузь дуже конкурентоспроможна, і інвесторам слід ретельно враховувати конкурентні переваги компаній, у які вони інвестують. Розвиток нових технологій, як більш ефективні двигуни та композитні матеріали, може призвести до появи нових продуктів і послуг, які зроблять інвестиції в авіаційний сектор більш привабливими. Розуміючи ринок, диверсифікуючи свої інвестиції, орієнтуючись на довгострокову перспективу і використовуючи технічний і фундаментальний аналіз, можна домогтися успіху в цій динамічній і захоплюючій галузі.

## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ СТАНУ Й ДИНАМІКИ ІНВЕСТУВАННЯ У АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ США

#### 2.1. Аналіз стану, динаміки та викликів авіаційного сектору США

Авіація робить значний економічний внесок у розвиток суспільства в усьому світі. Авіаційна галузь безпосередньо створює мільйони робочих місць у всьому світі, як у самій авіації, так і в суміжних галузях, таких як туризм, виробництво та логістика.

Спільно працюючи над підвищенням ефективності всього ланцюжка створення вартості, всі галузі зможуть забезпечити своїм інвесторам дохід понад мінімальний, виходячи зі свого профілю ризику. Це вимагає підвищення продуктивності в кожному секторі, а також тіснішої співпраці та нових способів роботи між партнерами в ланцюжку створення вартості [85].

Авіаперевезення також відіграють важливу роль у ланцюжках постачання, роблячи можливим швидко та ефективно транспортування товарів на великі відстані.

Авіакомпанії приділяють пріоритетну увагу скороченню боргу, що супроводжується великими грошовими витратами на виплату відсотків (рис. 2.1.):

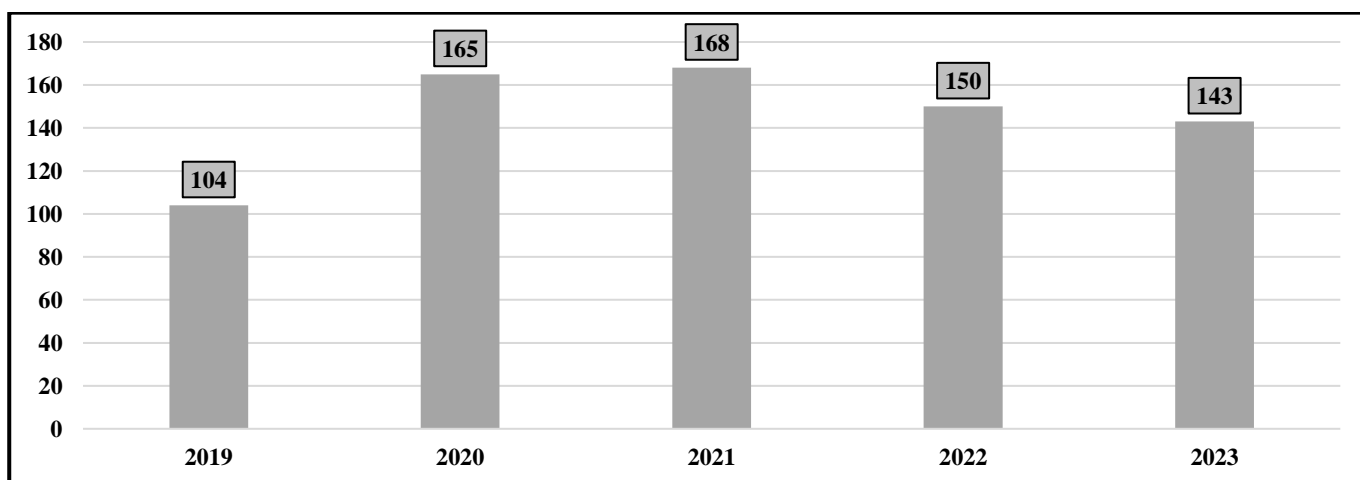


Рис. 2.1. Загальний борг на кінець року, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Витрати за відсотками подвоїлися з 2019 по 2021 рік і досягли 6 мільярдів доларів США у 2023 році (рис. 2.2.):

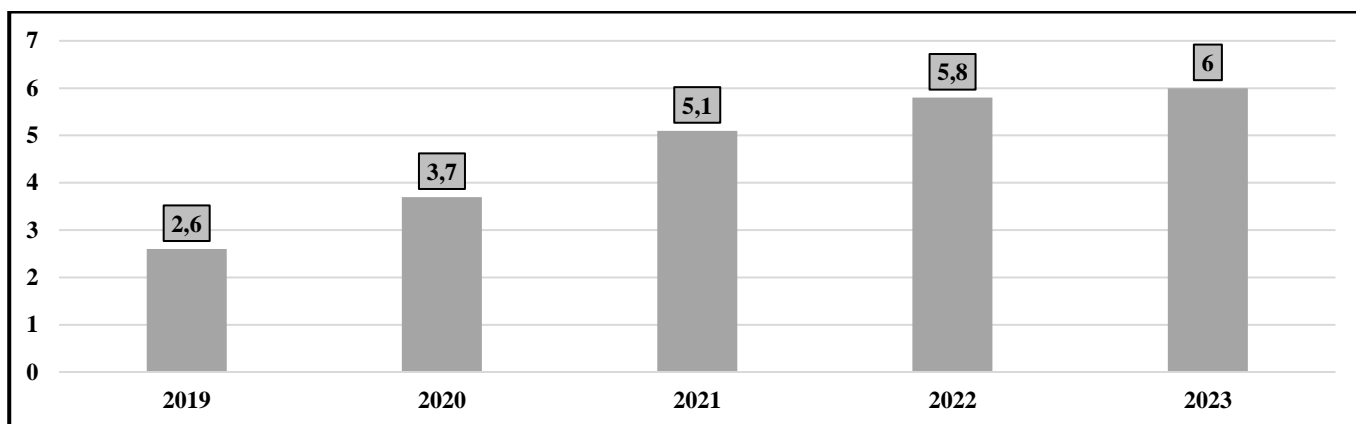


Рис. 2.2. Витрати за відсотками, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Післявоєнний економічний і технологічний бум призвів до того, що глобальний пасажиропотік невблаганно збільшився і 2019 року досяг 4,6 мільярда пасажирів. Відтоді як почалася пандемія коронавірусу, уряди по всьому світу втручалися в економіку за допомогою різних видів державної допомоги, щоб підтримати авіакомпанії та уникнути великого банкрутства. У Північній Америці державна допомога, надана безпосередньо авіакомпаніям, склала 36 мільярдів доларів США у відповідь на шок, спричинений COVID-19 (рис. 2.3.):

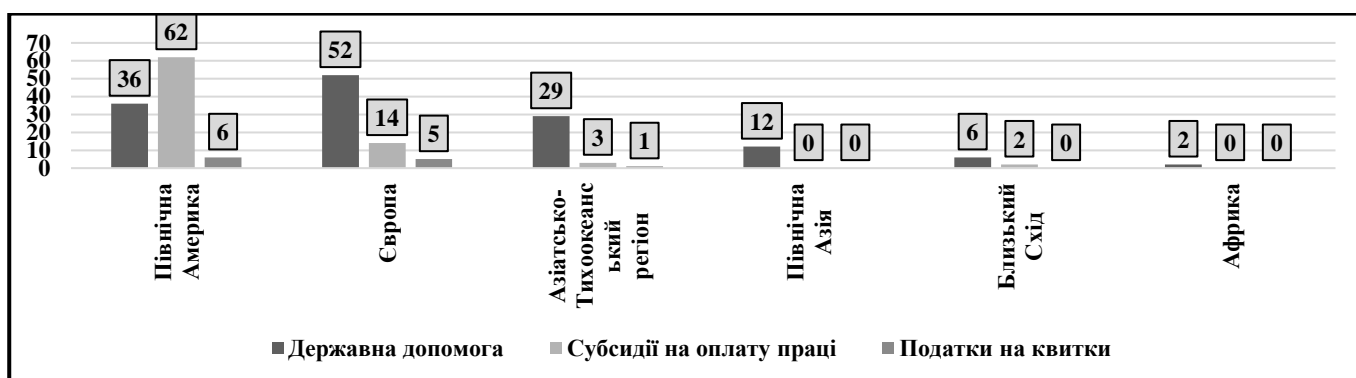


Рис. 2.3. Державна допомога авіакомпаніям з початку пандемії, по регіонах, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Для галузі цивільної авіації в Латинській Америці та Карибському басейні пандемія COVID-19 призвела до втрати доходів від пасажирських перевезень у 2020 році, за оцінками, на суму понад 26 мільярдів доларів США порівняно з попереднім роком. Очікувалося, що в першому півріччі 2021 року за найгіршого сценарію падіння доходів від пасажирських перевезень у регіоні може становити майже 12 мільярдів доларів. Пасажиропотік країн Латинської Америки та Карибського басейну також може скоротитися в ці місяці приблизно на 80 мільйонів мандрівників [79].

Скорочення кількості авіакомпаній у США жодним чином не є ознакою спаду ринку авіаперевезень у США - скоріше, все навпаки. З 2010 року дедалі менше пасажирів із кожним роком здійснюють дедалі менше і менше поїздок регіональними перевізниками, і ця ситуація ще більше погіршилася у 2020 році через вплив пандемії COVID-19. До 2021 року кількість комерційних авіаперевізників у Сполучених Штатах неухильно скорочувалася, але 2023 року цей показник збільшився, до того ж кількість великих перевізників зростає з 18 2021 року до 19 2023 року. Кількість дрібних авіаперевізників продовжує скорочуватися. Якщо 2008 року їх налічувалося 66, то до 2023 року їхня кількість зменшилася до 44 (рис. 2.4.):

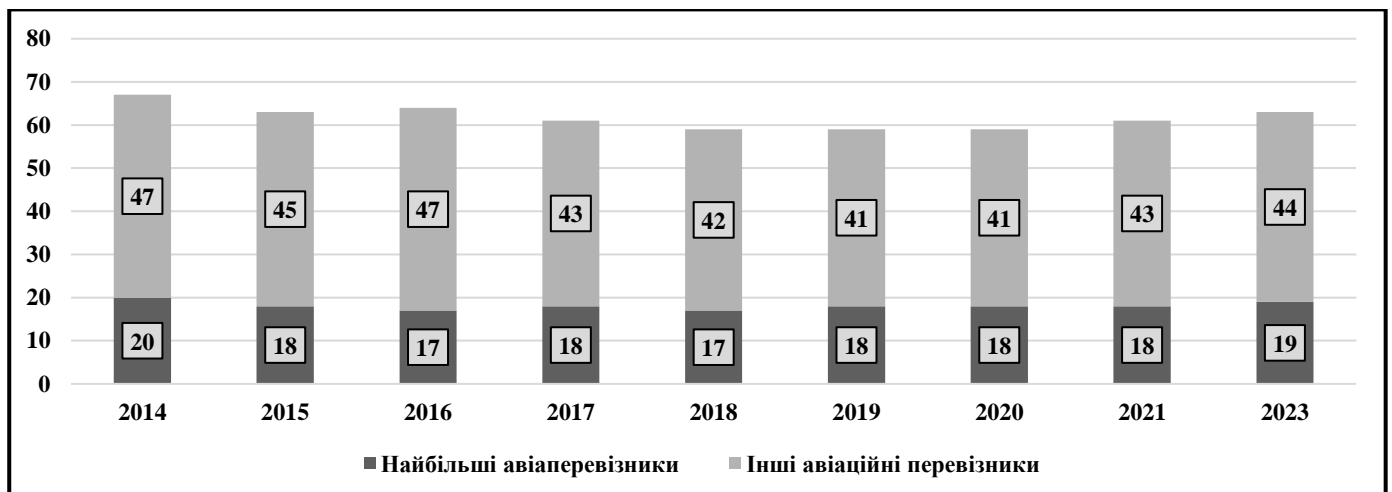


Рис. 2.4. Кількість авіаперевізників у США з 2014 по 2023 роки.

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Уже 2023 року авіакомпанії США перевезли майже 751,4 мільйона пасажирів на внутрішніх рейсах по США. Це збільшення порівняно з приблизно 750,5

мільйонами внутрішніх пасажирів, перевезених авіакомпаніями США попереднього року (рис. 2.5.):

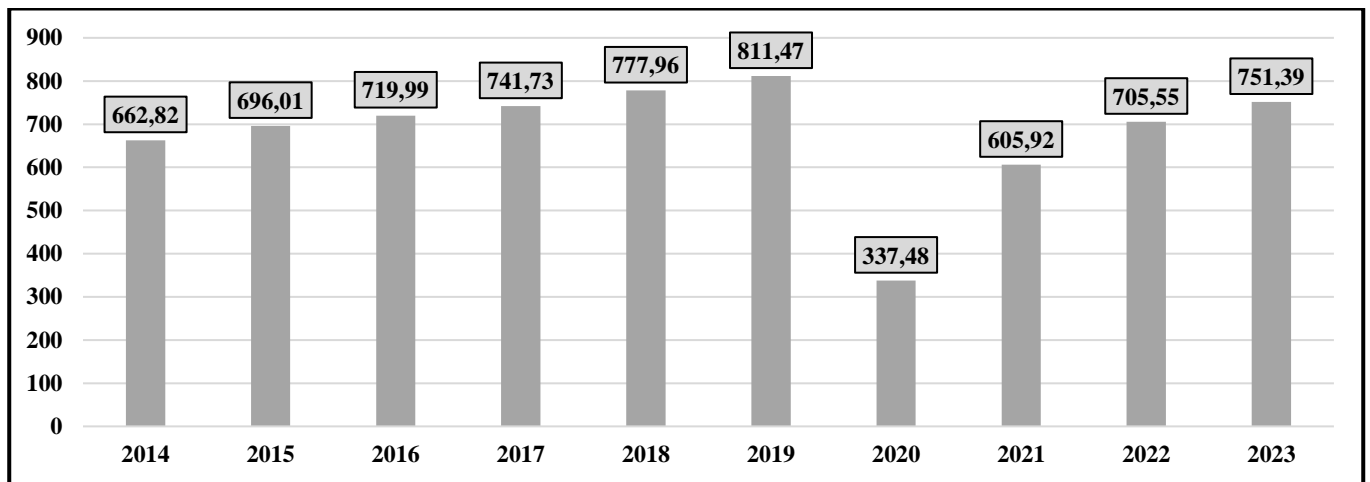


Рис. 2.5. Кількість внутрішніх пасажирських рейсів авіакомпаній США з 2014 по 2023 рік, (млн. од.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

У США повітряний транспорт є одним із найважливіших видів транспорту і має значний вплив на економіку, політику і культуру США.

Найбільш широко використовувані види перевезень включають автомобільний і залізничний транспорт, а також морський і авіаційний транспорт. Як тільки клієнти розміщують замовлення на товар, вони запускають широкий спектр послуг, що виходять за рамки простої доставки посилок. Логістичні компанії пропонують інтеграцію інформаційних потоків за допомогою програмного забезпечення для управління ланцюжками поставок, складування, пакування та обробки матеріалів, а також експедирування, управління поверненням товарів і брокерських послуг. Фактичне пересилання може здійснюватися з використанням декількох видів транспорту по декількох територіях.

Коли справа доходить до найвідоміших авіакомпаній у Сполучених Штатах, American Airlines очолює рейтинг. Бренд авіакомпанії, що базується в Техасі, впізнають 86 відсотків респондентів у США, що робить її провідною авіакомпанією в США за впізнаваністю бренду. Друге місце в цьому списку посідає Delta Air Lines з

упізнаваністю бренду 84 відсотки, за нею йде United Airlines з упізнаваністю бренду 83 відсотки відповідно. Southwest Airlines посідає четверте місце (рис. 2.6.):

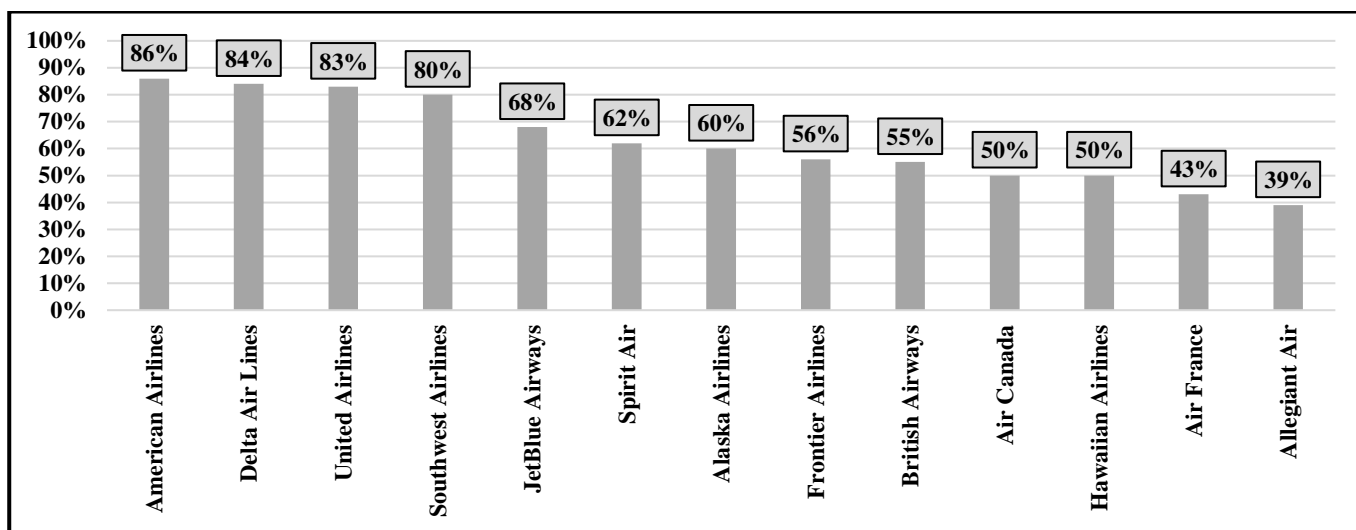


Рис. 2.6. Провідні бренди авіакомпаній у рейтингу популярності бренду в США у 2023 році.

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

За останнє десятиліття зростання комерційної авіації зазнало надзвичайного процесу оновлення: експлуатаційні витрати було скорочено, нерентабельні маршрути було усунуто, а старі літаки, менш економічні та з меншим рівнем викидів, було зупинено. Авіакомпанії впровадили більш економічні літаки, такі як Airbus A350 та Boeing 787, які споживають менше палива та мають нижчі витрати на обслуговування. Завдяки новим технологіям, таким як композитні матеріали, більш ефективні двигуни та покращена аеродинаміка, літаки стають легшими, економічнішими та екологічнішими. Це веде до розробки нових типів літаків, які можуть долати більші відстані, перевозити більше пасажирів та вантажів, а також викидати менше шкідливих речовин. Оновлення комерційної авіації має багато позитивних наслідків для пасажирів. Це робить авіаперельоти більш доступними, комфортними та екологічними. Це також відкриває нові можливості для подорожей та торгівлі.

Низькі ціни на авіаквитки зробили авіаперевезення більш доступними, але це також призвело до зростання нерівності та експлуатації працівників авіакомпаній.

Якщо на початку 2021 року в експлуатації перебувало майже 22 000 комерційних літаків Airbus, то до 2041 року очікується, що ця цифра подвоїться, досягнувши майже 45 000 літаків. За даними Airbus, планується поставити понад 39 000 нових літаків, деякі з яких замінять старі та послужать модернізації світового авіапарку протягом наступних 20 років (рис. 2.7.):

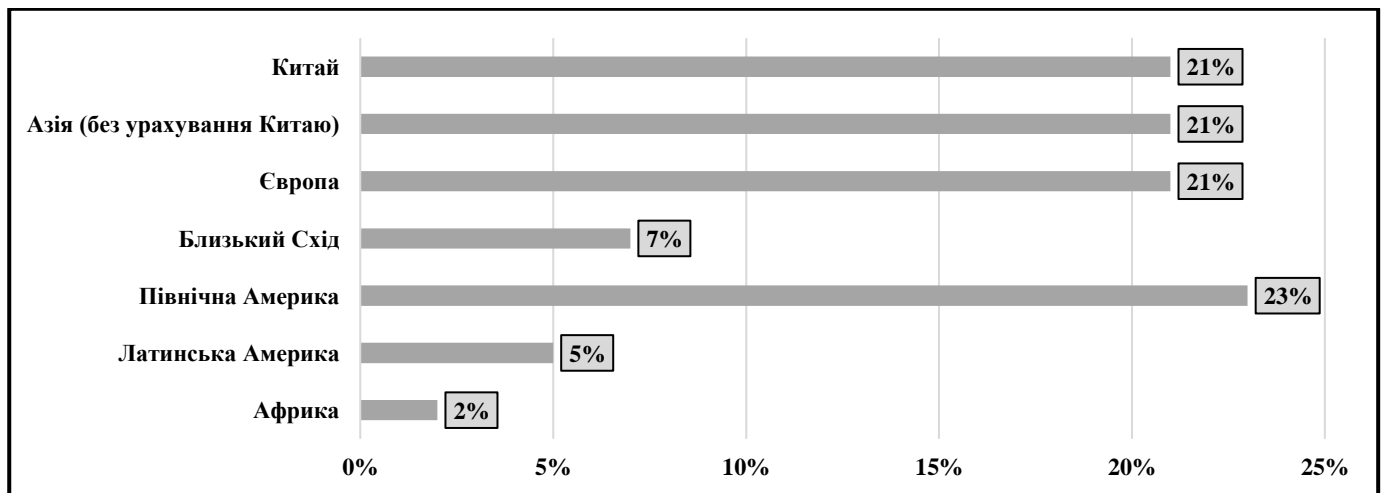


Рис. 2.7. Постачання нових літаків за регіонами у 2022-2041 рр.

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airbus SE.

Європейська політична невизначеність відкидає тінь, яку важко ігнорувати, багато в чому викликана ситуацією у відносинах між росією і Україною, зростанням цін на енергоносії, нестачею сировини і проблемами глобальної інфляції.

Проте, незважаючи на труднощі, європейський ринок комерційної авіації в останні роки залишався стабільним. Причинами його збереження є збільшення припливу грошей, поліпшення доступу до кредитів, зниження податкового тягаря і зростання довіри серед бізнесу і споживачів.

Незважаючи на конкретні довгострокові проблеми, такі як потреба в інфраструктурі або помітна нерівність населення, перспективи зростання комерційної авіації в Латинській Америці та Карибському басейні позитивні.

На латиноамериканському ринку очікується подвоєння кількості літаків у загальному парку діючих авіакомпаній, зокрема вузькофюзеляжних літаків.

Вони використовуватимуться для покриття маршрутів між країнами регіону, а також для з'єднання континенту із середніми містами Північної Америки та Європи.

Через свої великі розміри та реальні обмеження наземного транспорту комерційна авіація в Латинській Америці відіграє життєво важливу роль. Південна Америка, де 60% доріг не мають твердого покриття, охоплює майже 22 000 000 км<sup>2</sup>.

Останніми роками економічні чинники призвели до того, що зростання внутрішнього трафіку за останні п'ять років досягало лише 1,9% на рік.

Зростання внутрішнього трафіку зростало дещо швидше: середньорічні темпи зростання становили 4,1% за той самий період, що, вочевидь, менше вплинуло на економічні коливання в регіоні і навіть на деякі більш глобальні циклічні спади.

Частково причина таких відмінностей у темпах зростання полягає в тому, що, зіткнувшись із проблемами на національних ринках, оператори зв'язку намагаються використовувати вільні потужності всередині регіону.

Авіакомпанії мають намір вийти за межі національних кордонів, скориставшись політикою відкритого неба на латиноамериканському ринку комерційної авіації. Очікується, що попит на літаки середньої та великої місткості (або двофюзеляжні) збільшиться: буде випущено близько 285 нових літаків.

Північна Америка складається з двох великих і розвинених економік, США і Канади, які створили авіаційні ринки. За прогнозами, цей регіон буде лідером як за ВВП на душу населення, так і за кількістю поїздок на душу населення.

Після кількох суттєвих криз останнього десятиліття, а також низки наступних злиттів, флот США знову почав зростати, збільшившись за останні два роки на 6% і перевершивши свій попередній пік у 2007 році. Період реструктуризації значно підвищив продуктивність авіакомпаній регіону.

Північна Америка є домом для одних із наймасовіших пасажирських авіаперевезень у світі, включно з найбільшим на сьогоднішній день внутрішнім ринком США. Два десятиліття тому понад 80% пропонованих місць припадало на місцеві ринки.

Сьогодні, незважаючи на зростання внутрішнього ринку, його загальна частка знизилася до 75%. Ця зміна відбулася багато в чому завдяки зростанню

американського міжнародного ринку, на який наразі припадає 22% місць, пропорованих у регіон і з нього.

Зростання міжнародних ринків за останні десять років також було вищим, ніж зростання внутрішніх і внутрішньорегіональних ринків, з темпом зростання 5,6% порівняно з 2,1% і 3,6% відповідно.

Незважаючи на деякі коливання: частка північноамериканських авіакомпаній сягнула близько 54%, що цікаво, під час останньої фінансової кризи їхня частка сьогодні приблизно така сама, як і двадцять років тому.

У довгостроковій перспективі очікується, що міжнародний трафік зростатиме швидше, ніж місцевий ринок, приблизно на 4% на рік. Це зростання зумовлене можливостями, що відкриваються на ринках, що розвиваються.

Широкофюзеляжні літаки, на частку яких припадатиме 72% поставок протягом наступних 20 років, пропонують авіакомпаніям США можливість вигідно виконувати безпосадочні рейси як зі своїх основних, так і з додаткових вузлів, тим самим використовуючи ринкові можливості [66].

Сьогодні в авіаційній галузі США є три основні компоненти: експлуатація літаків комерційними авіакомпаніями, авіація загального призначення (приватна і державна) і міжнародні рейси, включно з чартерними рейсами. Авіаційна промисловість США стикається з низкою проблем у сучасній глобальній економіці. Нездатність вирішити ці проблеми поставить під загрозу довгострокову життєздатність авіації.

Перелік проблем і труднощів, з якими доводиться стикатися підприємствам авіаційної галузі, нескінченний. Однак існують значні проблеми та труднощі, з якими підприємства цього сектору стикаються у XXI столітті.

1) Економія палива. Проблема палива в авіаційному секторі була проблемою протягом майже останніх трьох десятиліть. На фінансовий портфель авіаперевезень вплинули високі ціни на авіагас. Ціни на нафту та інші види викопного палива можуть різко змінюватися, що призводить до нестабільності в авіаційній галузі. Це може ускладнити авіакомпаніям планування та бюджетування, а також призвести до різких

коливань цін на авіаквитки. Середні ціни на авіапаливо для авіакомпаній США досягли рекордно високого рівня у 2022 році (рис. 2.8.):

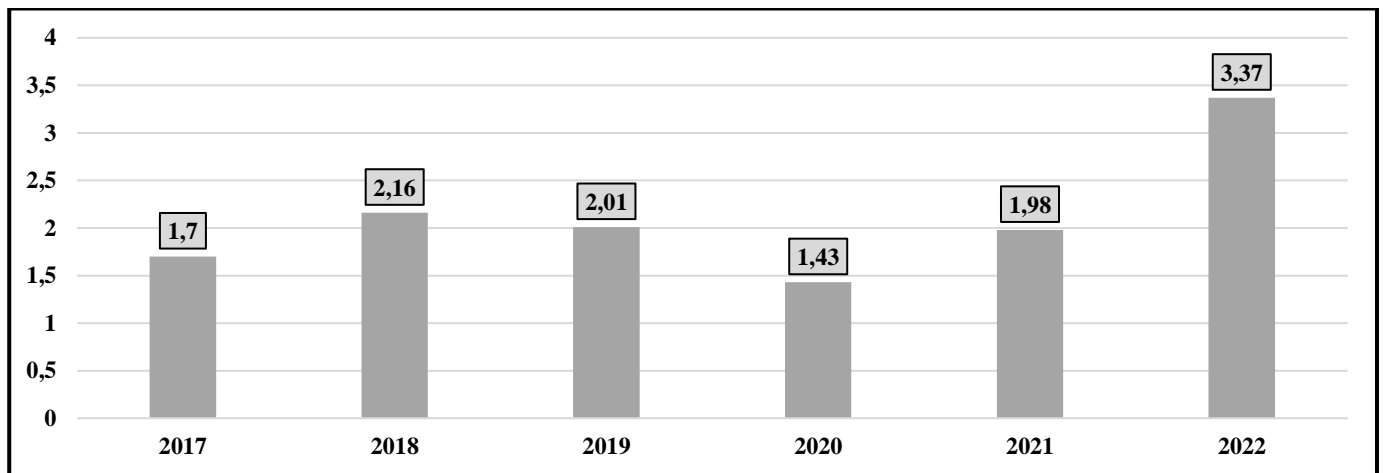


Рис. 2.8. Середня загальносистемна ціна реактивного палива за галон, (дол. США).  
Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Авіакомпанії США вкладають значні кошти в літаки, наземне обладнання, об'єкти та технології. Фінансове відновлення дало змогу здійснити значні реінвестування, зокрема рекордно високі у 2023 році (рис. 2.9.):

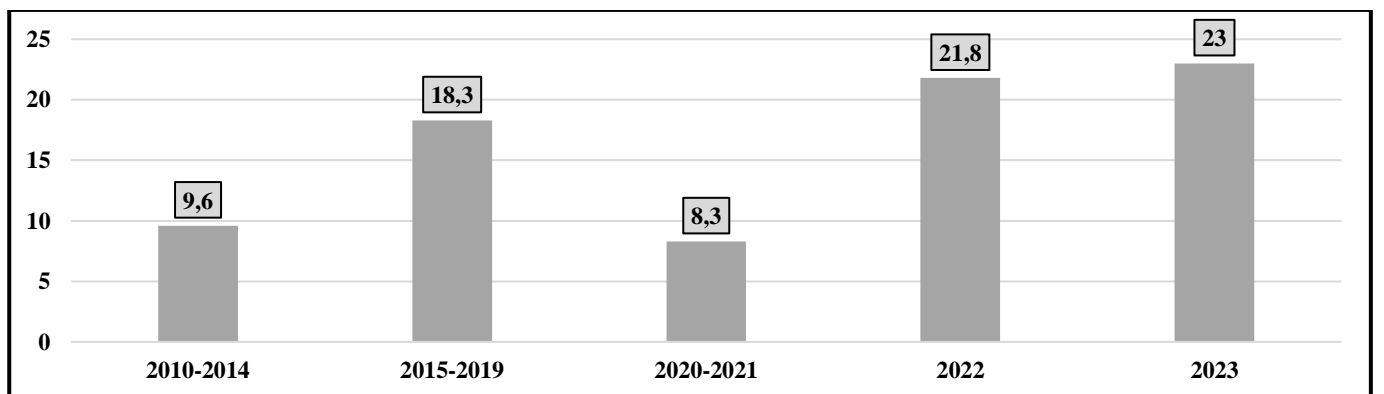


Рис. 2.9. Річні капітальні витрати пасажирських авіаліній США,  
(млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Авіаційна галузь США широко використовує інформаційні технології (ІТ) для різних аспектів своєї діяльності: від бронювання квитків і реєстрації до управління

повітряним рухом та обслуговування пасажирів. Ці інвестиції спрямовані на підвищення ефективності, поліпшення обслуговування клієнтів, зниження витрат і впровадження нових технологій (рис. 2.10.):

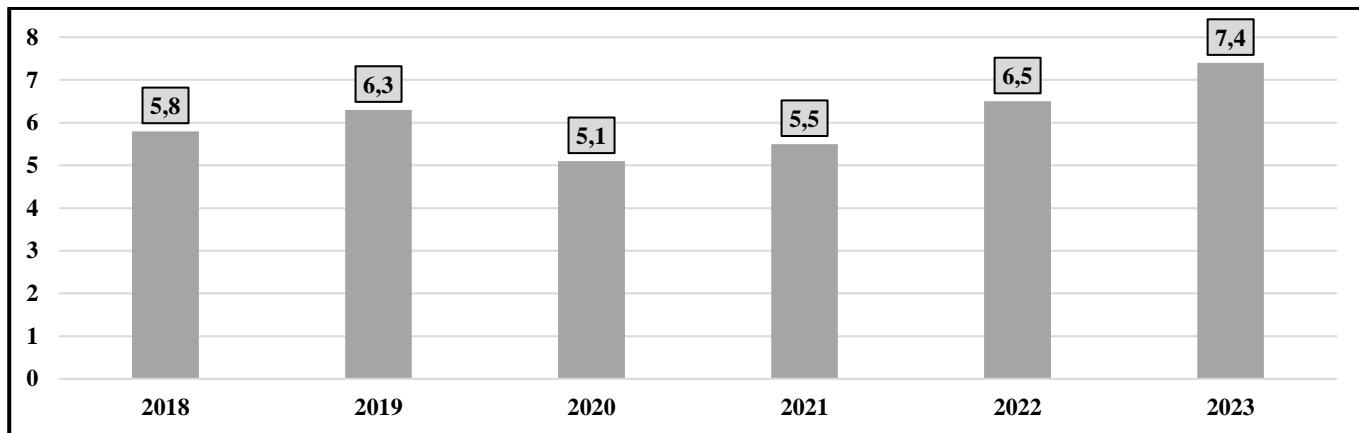


Рис. 2.10. Річні витрати на ІТ пасажирських авіаліній США,  
(млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Через нездатність гравців галузі задовольнити попит на поїздки, зростаюче число пасажирів, які користуються повітряним транспортом, протягом багатьох років викликало занепокоєння. Про цю проблему свідчать часті затримки в авіаційній промисловості США.

Щорічні затримки транспорту в США обходяться економіці в мільярди доларів. Дивно, але значні 72% пасажирів у США подорожують через 30 найбільш перевантажених аеропортів. Ця обставина вказує на те, що зростаючий попит на поїздки чинить тиск на перевантажені аеропорти країни. Через необхідність коригування розкладу неминучими стають прикрі затримки для пасажирів. Подібні інциденти знижують задоволеність клієнтів на ринку, впливаючи на здатність гравців конкурувати.

Вирішення проблеми перевантажень і затримок на транспорті має важливе значення, оскільки воно допомагає авіакомпанії розвивати свою частку ринку і зберігати довіру споживачів, що є фактором успіху учасника бізнесу.

У 2022 році запізнилися трохи менше ніж 1,4 мільйона прильотів рейсів найбільших авіаперевізників США. Це на 35 відсотків більше, ніж минулого року (рис. 2.11.):

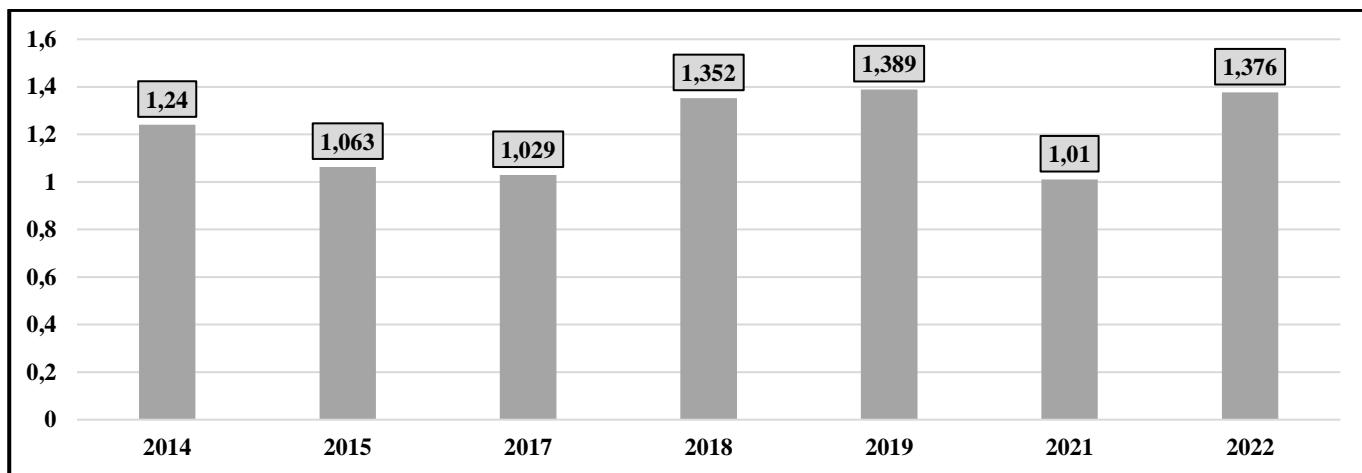


Рис. 2.11. Кількість запізнень великих авіаперевізників США з 2014 по 2022 рік, (тис. од.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Згідно з базою даних Управління повітряним рухом, кількість авіаперевезень, що здійснюються в США, збільшується. Збільшення обсягів авіаперевезень пояснюється зростанням кількості пасажирів і зростаючим суспільним попитом на авіаперевезення (рис. 2.12.):

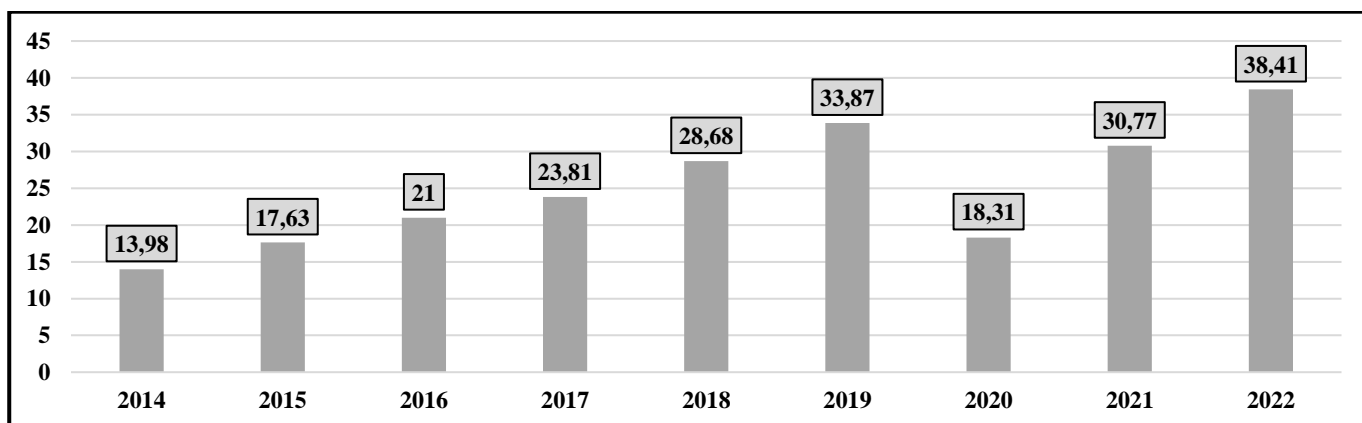


Рис. 2.12. Загальна кількість пасажирів, перевезених Spirit Airlines з 2014 по 2022 рік, (млн. ос.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

За вказаний період пасажиропотік американської надбюджетної авіакомпанії Spirit Airlines стабільно зростає аж до пандемії коронавірусу. У 2020 році компанія перевезла на своїх рейсах усього 18,3 млн пасажирів. Це значне зниження порівняно з 33,8 мільйонами пасажирів, перевезених попереднього року. У наступні роки пасажиропотік Spirit Airlines знову почав зростати і 2022 року досяг приблизно 38,4 мільйона мандрівників. Збільшення кількості польотів на магістральних маршрутах і розмірів літаків сприяло підвищенню показників всередині країни (рис. 2.13.):

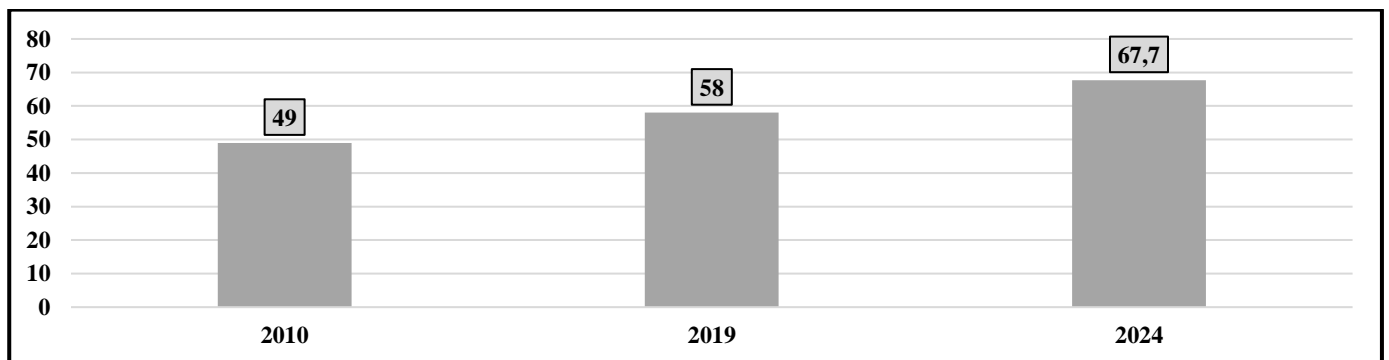


Рис. 2.13. Основна частка внутрішніх рейсів США, (%).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

З 2021 року по теперішній час зростання кількості робочих місць в авіакомпаніях США випереджає зростання кількості робочих місць по всій країні. У 2023 році кількість робочих місць у пасажирських авіакомпаніях США зросла на 7,5%, тоді як загальний рівень зайнятості в несільськогосподарському секторі зріс на 2% (рис. 2.14.):

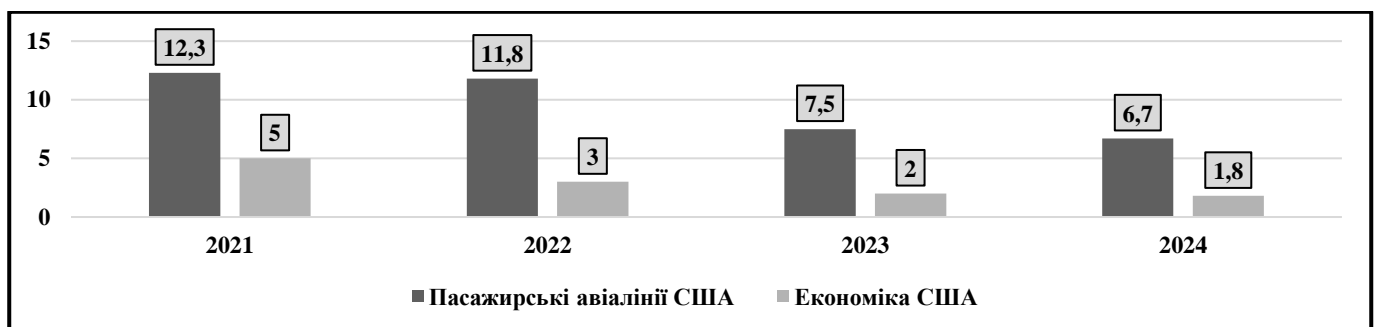


Рис. 2.14. Динаміка рівня зайнятості за період 2021-2023 рр., 2024 р. – прогноз, (%).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Ще одна проблема, з якою стикається авіаційна промисловість США, - це трудові спори. Авіаційна галузь США стикається з трудовими проблемами, як суперечки про заробітну плату між профспілками пілотів і авіакомпаніями, відсутність ефективного навчання в галузі, погана практика найму тощо. Проблеми з працею змушують авіакомпанії дотримуватися стратегій низького зростання при падінні цін на їхні акції. Ці проблеми останнім часом призвели до високих темпів економічного спаду в авіаційній промисловості. Компанії тепер змушені справлятися з економічними проблемами, і у них немає іншого вибору, крім як скоротити розміри свого автопарку шляхом звільнення працівників. Це може призвести до суттєвого уповільнення авіаційної галузі в США.

Трудові спори в авіаційній промисловості США призвели до високого рівня безробіття, збільшуючи дефіцит країни. Багато авіакомпаній нині працюють із недостатньою пропускнуою спроможністю через свою нездатність задовольнити попит і несправедливу трудову практику. Таким чином, їхній діяльності не вистачає рівня ефективності, до якого вони були близькі або на якому вони перебували в минулому.

Майбутнє галузі гарантоване тільки в тому разі, якщо авіаційний сектор вживе заходів зі сталого розвитку, приділяючи особливу увагу фінансам і навколишньому середовищу. Більш досконалі аеропорти конкурують за право стати основним центром міжнародних авіаперевезень для пасажирів і авіакомпаній. Щоб досягти успіху на глобальному ринку, авіакомпанія повинна обслуговувати клієнтів і працювати ефективно та результативно. Також, авіакомпанія повинна пропонувати гнучкі послуги, які можна адаптувати до потреб пасажирів з різних культур. Це може включати такі речі, як харчування, розваги та послуги на борту. Персонал авіакомпанії повинен бути навчений культурної чутливості, щоб вони могли ефективно спілкуватися з пасажирями з різних культур. В авіакомпанію також повинні входити розваги на борту кількома мовами, такими як фільми, телешоу та музика. Цих цілей неможливо досягти без хорошого планування та управління. У 2023 році пасажирські авіалінії США повідомили про рентабельність до

оподаткування в розмірі 4,5%. Виручка (зростання на 12%) перевищила операційні витрати (зростання на 10%). Чисті процентні витрати знизилися на 51% (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

Фінансові результати пасажирських авіаліній США за 2023 рік

Фінансові результати:	Мільярд доларів США	% Зміна в порівнянні з минулим роком	% категорії
Пасажирський (обороты +13,4%, прибутковість +1,2%)	202,2	15	89,9
Вантаж	3,5	-29	1,5
Інший	19,2	0	8,5
Загальні операційні доходи	224,9	12	100
Заробітна плата, оклади та пільги	67,8	23	31,9
Авіапаливо і податки (витрата +12%, ціна -17%)	52	-5	24,5
Матеріали для обслуговування і ремонту	11,5	23	5,4
Збори за посадку та оренду аеропорту	13	16	6,1
Знос і амортизація	10,6	7	5
Інший	57,4	10	27
Операційні витрати	212,3	10	100
Відсотки та інші неопераційні витрати, нетто	2,5	-51	-
Прибуток (збиток) до оподаткування	10	314	-

Примітка. Складено автором за статистичними даними Airlines for America.

Існують численні економічні переваги авіаційної галузі, включно зі зростанням зайнятості, виробництва, пасажирських перевезень і міжнародної комерційної діяльності. Незважаючи на ці переваги, авіаційний сектор стикається з низкою дуже серйозних економічних витрат. Щоб розв'язати проблему впливу на навколишнє середовище, авіаційна галузь повинна переглянути своє використання енергії, трудову політику і практику капіталовкладень. Основною статтею витрат авіаційного сектору є зростання цін на паливо. Оскільки пасажери платять більше, робочі місця

втрачаються, розклад рейсів скорочується, а деякі маршрути закриваються, високі ціни на паливо завдають шкоди економіці. Крім того, таке скорочення бюджету і збільшення витрат призводять до підвищення плати за послуги. Авіакомпанії повинні негайно впровадити передові технології, які скорочують витрату палива або спрощують використання альтернативних джерел палива [67].

Авіаційна промисловість є життєво важливим компонентом глобального зв'язку, економічного зростання і туризму. У 2023 році в галузі відбулося кілька примітних подій і проблем, особливо в Латинській Америці, де такі країни, як Колумбія, стикаються з унікальними перешкодами і можливостями.

Технології відіграють вирішальну роль у сучасній авіації. У 2023 році галузь стала свідком прогресу в галузі паливозберігаючих літаків, екологічно чистого авіаційного пального та поліпшення якості обслуговування пасажирів. Ці розробки необхідні для зменшення впливу галузі на довкілля та підвищення якості подорожей.

Однією з найактуальніших проблем авіаційної галузі є її вплив на довкілля. Уряди та організації наполягають на більш стійких практиках. У відповідь авіакомпанії інвестують в екологічно чисті технології, скорочують викиди та реалізують програми компенсації викидів вуглецю.

У Латинській Америці авіаційна галузь стикається з економічними проблемами, посиленими пандемією. Економіка регіону серйозно постраждала, що позначилося як на ділових поїздках, так і на відпочинку. Високі темпи інфляції та девальвація валюти в деяких країнах можуть зробити міжнародні поїздки дорожчими для місцевих жителів.

Авіаційна інфраструктура Латинської Америки варіюється від країни до країни. У той час як деякі країни інвестували в модернізацію своїх аеропортів і розширення маршрутів, інші відстають. Ця неузгодженість може обмежити можливості зв'язку всередині регіону і з рештою світу.

Уряди країн Латинської Америки часто стикаються з політичною та економічною нестабільністю, яка може призвести до невизначеності регулювання авіакомпаній. Непослідовна політика і зміни в уряді можуть підірвати ділові операції та інвестиції.

Колумбія, як і інші країни регіону, працює над відновленням своєї авіаційної промисловості. У 2023 році уряд і гравці галузі зосередять зусилля на розширенні авіамаршрутів, збільшенні кількості пасажирів і залученні іноземних туристів.

Колумбія домоглася істотного прогресу в підвищенні безпеки та захисту в авіаційному секторі. Однак необхідні постійні зусилля для забезпечення безпечних і надійних авіаперельотів у країні, особливо в районах зі складним географічним рельєфом. Також, Колумбія, відповідно до глобальних цілей сталого розвитку, працює над скороченням викидів вуглекислого газу в авіації. Країна вивчає екологічне авіаційне паливо та ефективність експлуатації, щоб мінімізувати його вплив на навколишнє середовище.

Авіаційна галузь у 2023 році перебуває в стані відновлення і переходу з різними проблемами і можливостями. Хоча цей сектор стикається зі зростанням цін на паливо, нестачею робочої сили і мінливими правилами, він також отримує вигоду від технологічних досягнень та ініціатив у сфері сталого розвитку. У Латинській Америці, включно з Колумбією, унікальні економічні, інфраструктурні та нормативні проблеми ускладнюють авіаційну ситуацію.

Вирішення цих проблем вимагає співпраці між урядами, авіакомпаніями та зацікавленими сторонами галузі. Галузь повинна продовжувати впроваджувати інновації та адаптуватися до мінливих обставин, приділяючи при цьому особливу увагу безпеці, сталому розвитку та якості обслуговування пасажирів. У 2023 році авіаційна галузь залишиться найважливішим драйвером економічного зростання і глобального зв'язку, визначаючи те, як ми подорожуємо і взаємодіємо зі світом [82].

Отже, авіаційний сектор США перебуває на підйомі. Використання технологічних досягнень, розв'язання проблеми нестачі робочої сили та зосередження уваги на сталому розвитку матимуть ключове значення для забезпечення плавного та успішного польоту в майбутнє. Авіаційна промисловість є важливою частиною економіки та суспільства США. Авіаційний сектор швидко розвивався, що призвело до деякого зниження значущості наземних видів транспорту, таких як легкові та вантажні автомобілі.

Авіаційна галузь робить значний внесок у зовнішню торгівлю, будучи найбільшим ринком міжнародної торгівлі в США. Міжнародна торгівля підтримується повітряними транспортними послугами між країнами. Якщо зазначені вище проблеми не будуть вирішені, сектор і світова економіка зіткнуться з довгостроковими проблемами. Необхідно оновити інфраструктуру авіакомпаній, посилити безпеку і поліпшити якість обслуговування пасажирів, а також впровадити інновації, що дають змогу скоротити витрату палива. Їм також слід розповісти про те, як їхні операції та літаки впливають на навколишнє середовище.

## **2.2. Вивчення динаміки й дієвості інвестицій до авіаційної галузі США**

Авіаційна галузь надзвичайно чутлива до зовнішніх економічних, політичних і соціальних чинників через її сильну залежність від широкого спектра підтримки бізнесу та промисловості. Державна політика, нормативні акти, засоби масової інформації та клієнти є сторонами, що впливають на ринкову вартість авіакомпаній. Зростання економіки зазвичай призводить до збільшення попиту на авіаперевезення, оскільки люди та підприємства подорожують більше. Ціни на нафту є одним з найважливіших факторів витрат для авіакомпаній, оскільки вони впливають на вартість авіаційного палива. Високі ціни на нафту можуть призвести до зниження рентабельності авіакомпаній, а іноді й до банкрутства. Процентні ставки можуть впливати на вартість запозичень для авіакомпаній, що може вплинути на їхні інвестиційні рішення та рентабельність.

Майже всі державні авіаперевізники страждають від синдрому проблемної державної авіакомпанії, який представляє собою політичний та організаційний вірус, що вражає цей тип авіакомпаній через такі проблеми, як значні збитки (наприклад, великий обсяг зібраних боргів, недостатній капітал і непрямі субсидії, що приховують реальні збитки), надмірно політизований, бюрократичний менеджмент, низька якість обслуговування тощо [68].

У США відновлення авіаційної галузі йде повним ходом. Прогнозований темп зростання внутрішнього туризму у 2023 і 2024 роках становитиме 2%, тоді як обсяг

міжнародних в'їзних поїздок може сягнути 31% зростання у 2023 році та 18% у 2024 році. Станом на 31 грудня 2023 року в парку United Parcel Service of America (UPS) переважали літаки Boeing. Того року в парку компанії було 78 літаків Boeing 757-300 і 75 літаків Boeing 757-200. Крім інших моделей Boeing, парк UPS містив 52 літаки Airbus A300-600 (рис. 2.15.):

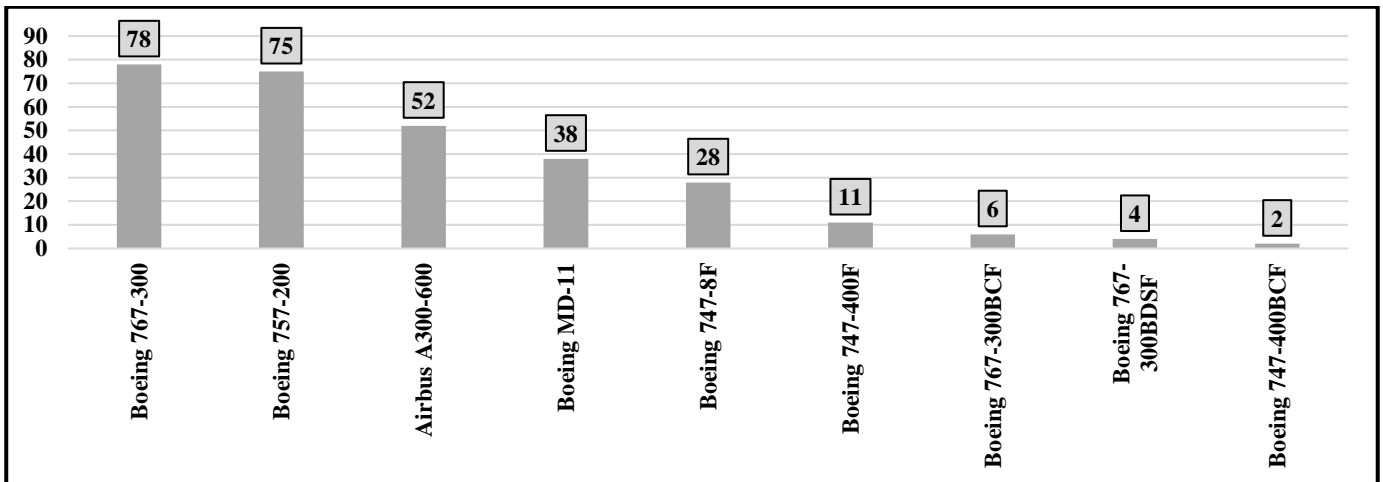


Рис. 2.15. Розмір парку літаків United Parcel Service of America Inc. у 2023 році, (од.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

У 2020 році кількість тих, хто прибув з-за кордону до США, скоротилася до 7,6 мільйона осіб через обмеження на поїздки, пов'язані з пандемією коронавірусу (COVID-19). За прогнозами, до 2026 року кількість тих, хто прибув до США з-за кордону, збільшиться до 45 мільйонів (рис. 2.16.):

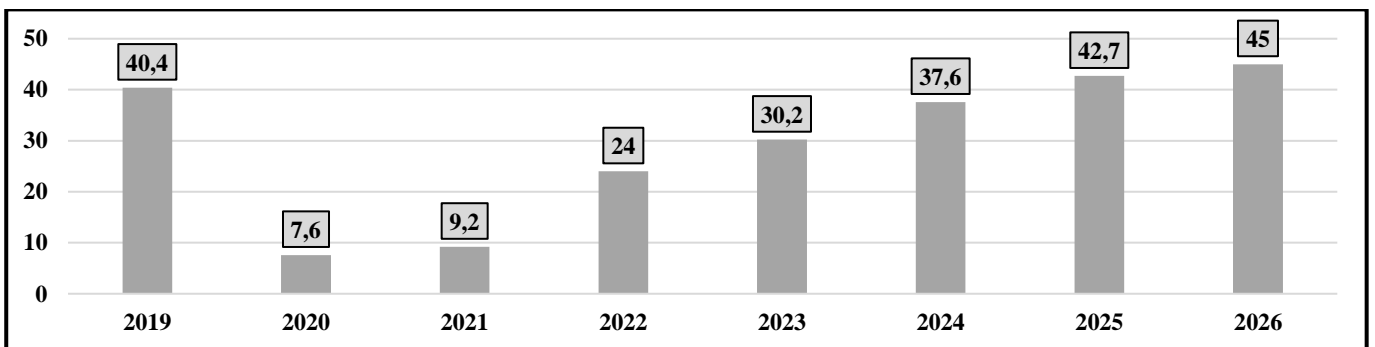


Рис. 2.16. Кількість іноземних туристів, які прибули до США в період із 2019 до 2022 року, та прогноз до 2026 року, (млн.ос.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

У 2023 році пропускна спроможність American Airlines зростає на 5,3% порівняно з аналогічним періодом минулого року, унаслідок чого виручка в другому кварталі (другому кварталі) становила 14,06 млрд. дол. США в той час як Delta Air Lines повідомила про рекордну операційну виручку в третьому кварталі в розмірі 14,6 млрд. дол. США.

На тлі цього попиту авіаційна галузь США змінюється. Тиск клієнтів, урядові стимули і зростаюче усвідомлення екологічних проблем спонукали багатьох представників авіаційної галузі взяти на себе зобов'язання щодо викидів вуглецю. Тим часом, передові технології та робототехніка підвищують безпеку, захищеність і ефективність мандрівників. Ці подвійні тенденції сигналізують про інтригуючі потенційні інвестиційні можливості для сьогоденних інвесторів.

Авіакомпанії оптимізують маршрути польотів і переходять на екологічно чисті види палива. Термінальна інфраструктура стає все більш енергоефективною. Наприклад, міжнародний аеропорт Сан-Франциско щорічно отримує 4,9 мільйона кіловат-годин відновлюваної електроенергії від своїх сонячних фотоелектричних установок, переробив понад 90% відходів будівництва та знесення, і перейшов на повністю електричні транспортні засоби. Нові технології спрощують забезпечення безпеки аеропортів та усунення загроз. Адміністрація транспортної безпеки США (TSA) вже витратила понад 1,3 мільярда доларів на сканери багажу, засновані на технології комп'ютерної томографії (також відомій як комп'ютерна томографія), яка об'єднує серію рентгенівських зображень під різними кутами для створення тривимірних обертаних зображень багажу, тобто мандрівники можуть залишати в сумках велику електроніку і рідини.

Інструменти розпізнавання облич також перебувають на підйомі і відкривають потенційні інвестиційні можливості, оскільки вони дають змогу аеропортам спростити процедури безпеки, скоротити час очікування і знизити рівень шахрайства з особистими даними. Тим часом, технологія розпізнавання облич Corsight може ідентифікувати людей, навіть якщо вони носять маску, перебувають в умовах низької освітленості або стоять під великим кутом. Безумовно, пасажирські авіалінії США вкладають більшу частину капіталу (близько 60%) у робочу силу, за нею йдуть

клієнти (реінвестування продукту), кредитори (скорочення боргу) та інвестори в акціонерний капітал (рис. 2.17.):

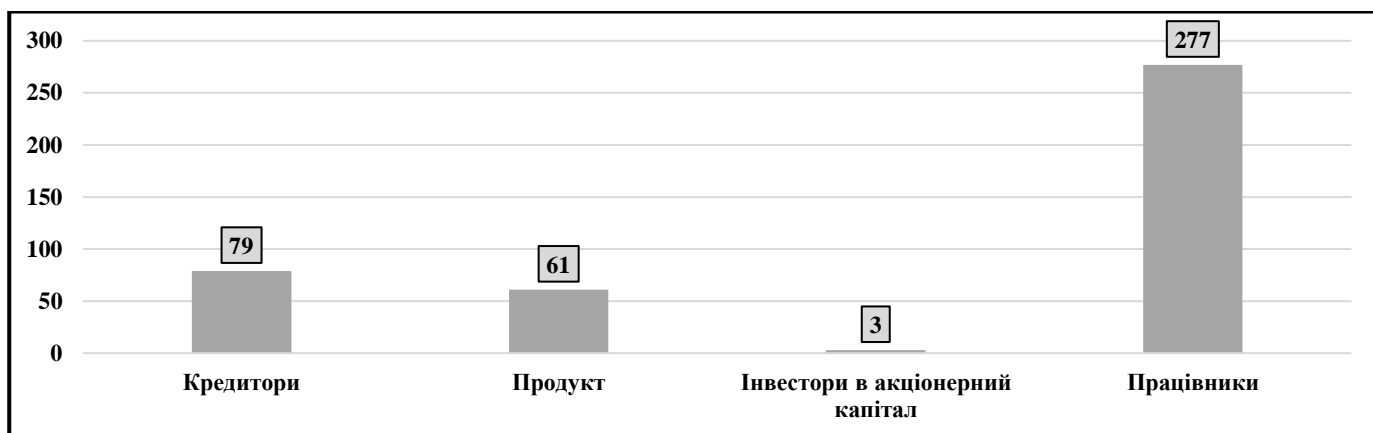


Рис. 2.17. Розподіл капіталу між основними зацікавленими сторонами на 2020-2023 рр., (дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Автоматизація та робототехніка стають дедалі популярнішими в усіх галузях. У 2022 році 41% керівників хотіли зберегти свої витрати на автоматизацію, а 52% планували їх збільшити, в той час як кількість промислових роботів в автомобільній промисловості Північної Америки зросла на 30% в період з 2021 до 2022 року - і авіаційна промисловість йде за ними.

Технології подорожей приносять захопливі зміни в галузь як для мандрівників, так і для інвесторів завдяки впровадженню та впровадженню SAF, нових будівельних матеріалів, сучасних сканерів багажу, роботів-пілотів і багато чого іншого. Ці технології не тільки змінюють майбутнє літаків, аеропортів та авіації, а й відкривають інвесторам потенційні інвестиційні можливості. Залишаючись у курсі нових тенденцій, інвестори зможуть орієнтуватися в незвіданих небесах і пожинати потенційні плоди цієї епохи, що перетворює авіацію [78].

Сьогодні авіаперевізники США перевозять найбільше пасажирів у світі, а авіакомпанії США стали одними з найбезпечніших і найприбутковіших у світі. Але оскільки аеропорти в США відстають за продуктивністю від світових лідерів, багато експертів кажуть, що авіаційна інфраструктура США гостро потребує оновлення.

Галузь цивільної авіації США перевозить майже один мільярд пасажирів на рік, більше, ніж у будь-якій іншій країні, але авіаційна інфраструктура стикається зі зростаючими проблемами. Після спаду, пов'язаного з пандемією COVID-19, попит на авіаперевезення знову зростає, і галузь стикається зі зростаючими обмеженнями пропускної спроможності, які можуть завадити їй обслуговувати 2,9 мільйона пасажирів, які щодня проходять через аеропорти США.

Авіаційна галузь США також підтримує блискучі показники безпеки польотів. Після того, як хвиля смертельних авіаційних подій у 1990-х роках призвела до перегляду процедур безпеки, кількість загиблих в авіації різко впала. Наприклад, у 2016 році на мільйон рейсів припадало 0,37 втрат літаків. 2017 рік для пасажирських рейсів став найбезпечнішим у світовій історії: втрати корпусу літака становили лише 0,11 на один мільйон рейсів. Ці цифри не враховують події за участю військових, навчальних, приватних, вантажних і вертолітних польотів (рис. 2.18.):

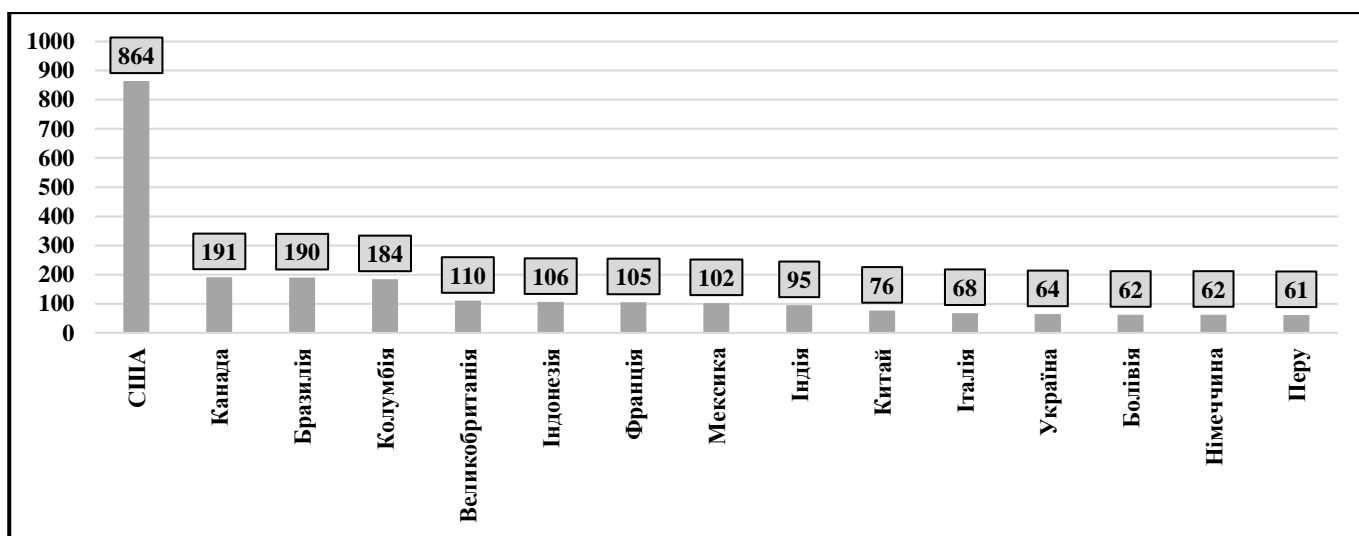


Рис. 2.18. Країни та регіони з найбільшою кількістю катастроф зі смертельними наслідками цивільних авіалайнерів з 1990-х років по 2022 рік, (од.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

У результаті триваючого щорічного зростання світового попиту на пасажирів в авіаперевезеннях кількість літаків, що потрапили в аварії, зростає. Хоча Сполучені

Штати входять до числа 20 країн із найвищою якістю повітряної інфраструктури, у США зареєстровано найбільшу кількість пригод із цивільними авіалайнерами у світі.

Кількість людей, які загинули в аваріях за участю великих комерційних літаків, у 2020 році в усьому світі зросла, хоча кількість комерційних рейсів, виконаних минулого року, скоротилася на 57 відсотків до 16,4 мільйона. Більше половини від загальної кількості загиблих зафіксовано в січні 2020 року, коли в повітряному просторі Ірану був збитий український літак - трагедія, унаслідок якої загинули 176 осіб. Другий інцидент зі смертельними наслідками стався в травні, коли пакистанський авіалайнер розбився, внаслідок чого загинули 97 осіб.

Авіакомпанії також відіграють важливу роль у торгівлі, особливо в міжнародних перевезеннях дорогих товарів. У всьому світі вантажні авіап перевезення перевозять товарів на суму близько 6 трильйонів доларів, або близько 35 відсотків від загальної вартості міжнародної торгівлі [71].

Авіаційна галузь США є однією з найбільших і найдинамічніших у світі. Вона характеризується високими темпами зростання, значними інвестиціями та постійними інноваціями (рис. 2.19.):

<b>Зростання ринку</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Очікується, що ринок авіаційної промисловості США зростатиме протягом наступних 5-10 років, чому сприятимуть такі фактори, як зростання пасажирського трафіку, збільшення вантажних перевезень і впровадження нових технологій.</li> </ul>
<b>Державна підтримка</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Авіаційна галузь США отримує значну державну підтримку у вигляді субсидій і контрактів, що забезпечує стабільність і передбачуваність доходів.</li> </ul>
<b>Вплив на економіку</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Авіаційна галузь є важливим сектором економіки США, створюючи мільйони робочих місць і роблячи значний внесок у ВВП.</li> </ul>
<b>Технологічні інновації</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Авіаційна галузь перебуває на передньому краї технологічних інновацій, що створює можливості для інвестицій у компанії, які розробляють нові літаки, двигуни та інші авіаційні системи.</li> </ul>

Рис. 2.19. Оцінка привабливості інвестицій в авіаційну галузь США.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Отже, авіаційна промисловість США є одним із найбільших роботодавців і виробників ВВП. Це стимулює розвиток суміжних секторів, таких як виробництво, туризм і торгівля.

Інвестиції в авіаційну промисловість США мають довгу історію динамічного зростання та суттєвого впливу на економіку країни. Інвестиції в дослідження і розробки призвели до розробки сучасних літаків, навігаційних систем та інших технологій, які вплинули на різні галузі промисловості. Повітряний транспорт став більш доступним і зручним, що сприяє глобалізації.

### **2.3. Світова практика інвестування в авіаційну галузь**

Розвиток інфраструктури аеропортів стимулює економічне зростання країни, забезпечує зайнятість, стимулює торгівлю і приваблює туризм. Аеропорти є основними каталізаторами зростання міст та економічного розвитку, їхня економічна функція, багатомасштабне сполучення та вплив повітряного транспорту ставлять аеропорти в центр політики розвитку транспортної інфраструктури. Історично аеропорти вважалися державними і призначалися для забезпечення та експлуатації інфраструктури авіакомпаній. Однак за останні два десятиліття цей сектор змінився: багато аеропортів більше не розглядаються як громадські служби, а працюють як сучасні підприємства з комерційними цілями.

Частина аеропортів обслуговує комерційні послуги, як торгові центри, паркування, метро та автобусні станції. Повітряний транспорт дає змогу швидко подорожувати на великі відстані, а інфраструктура аеропортів стимулює місцевий економічний розвиток за допомогою кількох механізмів. По-перше, це робить регіон більш привабливим. Якщо інтерпретувати як регіональне благо, вплив інфраструктури аеропортів може призвести до зростання населення через підвищення привабливості. По-друге, інфраструктура аеропортів може поліпшити доступ до ринку. По-третє, повітряний транспорт може забезпечити прямий контакт між людьми, які живуть далеко один від одного.

Регіональні зв'язки між інфраструктурою та економічним розвитком уже давно цікавлять географів, економістів, політиків і багатьох інших. Важливе питання економічної географії пов'язане з масштабами і характером внеску транспортної інфраструктури в загальну економіку. Можливість використовувати транспортну інфраструктуру і транспортні послуги розширюють можливості взаємодії, оскільки економіка може отримати вигоду з цих можливостей взаємодії за рахунок збільшення обсягів виробництва. Загалом економічний ефект повітряного транспорту аналізується на основі впливу авіаперевезень. Наприклад, потік вантажних авіаперевезень сприяє економічному розвитку.

Міжнародний повітряний транспорт на сьогоднішній день є одним з найефективніших засобів встановлення та поглиблення економічних і соціальних зв'язків між країнами [17].

Зважаючи на циклічність світового економічного розвитку, особливо важливим є виявлення та аналіз кризових явищ, що виникають у світовій економічній системі [22].

Однак основним специфічним інтересом аеропортів є їхня роль у сприянні переміщенню робочої сили. Теорія економічного зростання здебільшого фокусується на фіксованих географічних багатствах, але в міру того, як важливість видобувної промисловості знижується, мобільність факторів набуває значення для економічного розвитку регіонів. Тому розвиток великої інфраструктури, такої як аеропорт, часто потребує великих фінансових вкладень, часу та участі різних зацікавлених сторін, оскільки пропозиція побудувати аеропорт у регіоні не лише викликає інтерес політиків та інвесторів, а й також впливає на економіку регіону.

В аеропортах, де не очікується значного збільшення пропускної спроможності, пом'якшення затримок повітряного руху може вимагати впровадження механізмів управління попитом, спрямованих на контроль попиту на доступ до аеропортів для обмеження дисбалансу між попитом і пропускною спроможністю. Таким чином, інвестиції в інфраструктуру аеропортів оцінюються на основі удосконалень транспортної інфраструктури для задоволення попиту на перевезення.

Щоб стимулювати це прогнозоване зростання на стійкій основі та забезпечити інклюзивний і продуктивний розвиток і зайнятість, авіація повинна продовжувати розробляти послідовну політику з туристичним, торговельним та іншим транспортним секторами. Національна або регіональна політика, що відповідає стандартам і політиці ІКАО, а також визнаній у всьому світі передовій практиці регулювання, може розкрити всю цінність авіації. Необхідно також впровадити нові технології та процедури для подальшого поліпшення зв'язності та модернізації інфраструктури, зводячи при цьому до мінімуму будь-який можливий несприятливий вплив цього зростання на навколишнє середовище. Авіаційна галузь постійно розвивається, і з'являються нові тенденції, які впливають на інвестиційний ландшафт (рис. 2.20.):

<b>Зростання попиту на авіаперевезення</b>	<b>Розвиток технологій</b>	<b>Глобалізація</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Очікується, що світовий пасажиропотік зростатиме на 4-5% на рік протягом наступних 20 років. Це створює привабливі можливості для інвестицій в авіакомпанії, аеропорти та інші авіаційні активи.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нові технології, такі як композитні матеріали, більш економічні двигуни та штучний інтелект, змінюють авіаційну галузь. Інвестиції в компанії, які розробляють і впроваджують ці технології, можуть бути дуже прибутковими.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Авіаційна галузь стає все більш глобалізованою. Інвестори можуть диверсифікувати свої портфелі, вкладаючи кошти в авіаційні компанії та активи по всьому світу.</li> </ul>

Рис. 2.20. Тенденції інвестування в авіаційну галузь.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Регіональні особливості:

Африка. З усіх регіонів світу африканський авіаційний ринок, ймовірно, має найбільший потенціал зростання. Це пов'язано з промисловим сектором, що розвивається, і його потенціалом в обслуговуванні великого населення, що розвивається. Економічна активність на континенті поліпшується, але все ще наздоганяє інші регіони світу.

Азія і Тихоокеанський регіон. Авіаційна промисловість в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні за останні десятиліття стала історією успіху з вражаючим рівнем зростання. Політичні зобов'язання, взяті на лібералізацію авіаперевезень, допомогли розширити регіональні та внутрішні зв'язки і розширити внутрішньорегіональну торгівлю. Очікується, що авіапасажиropотік в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні збільшиться з більш ніж 2,9 трлн. пасажиро-кілометрів у 2019 році до більш ніж 7,2 трлн. до 2040 року (рис. 2.21.):

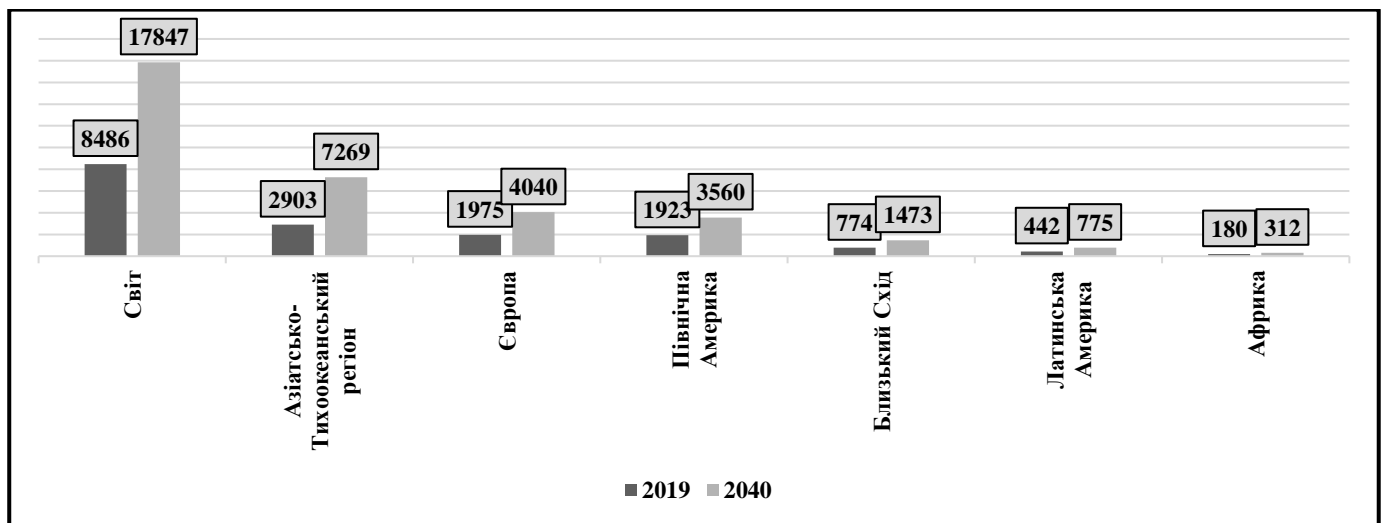


Рис. 2.21. Авіапасажиropотік з 2019 по 2040 рік за регіонами, (млрд. пасаж.-км.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Європа. Європа має один з найбільш лібералізованих та інтегрованих ринків у світі. Єдиний авіаційний ринок, створений Європейським Союзом (ЄС), згодом був розширений до Спільного європейського авіаційного простору (ЕСАА).

Латинська Америка і Карибський басейн. Авіаційний сектор Латинської Америки та Карибського басейну останніми роками зростає, і очікується, що це зростання продовжиться протягом наступних двох десятиліть. Однак недоліки інфраструктури та вищі податки на продаж або використання повітряного транспорту перешкоджають створенню робочих місць та отриманню економічних вигод.

Близький Схід. Близькосхідний регіон продовжує зміцнювати свою вузлову позицію, з'єднуючи європейські та Азіатсько-Тихоокеанські ринки відповідно до

зміщення географічного центру ваги авіатранспортних операцій із заходу на схід. Зараз регіон посідає третє місце за міжнародними пасажиропотоками, обігнавши Північну Америку з 2012 року.

Північна Америка. Північна Америка, поряд з Європою, є дуже зрілим, консолідованим і лібералізованим ринком, який потребує впровадження нових технологій для підвищення ефективності експлуатації літаків. Багато в чому зростання регіону можна пояснити статусом Північної Америки як виробничого центру.

Глобальний попит на авіап перевезення у 2023 році залишався високим, при цьому галузь поступово наближається до рівня пасажиропотоку 2019 року. Після значного зростання на 64,9% у річному обчисленні у 2022 році пасажиропотік у галузі, вимірюваний у комерційних пасажиро-кілометрах, зріс на 40,1% за перші дев'ять місяців 2023 року проти того самого періоду попереднього року. Такі високі показники позначилися на всіх регіонах: північноамериканські перевізники очолили відновлення, отримавши зиск від швидкого відновлення роботи та стійкого внутрішнього попиту (табл. 2.2):

Таблиця 2.2

Виручка в пасажиро-кілометрах за регіонами реєстрації авіакомпаній, з початку року, % річної зміни у січні-вересні 2023 року

Регіон	Зростання з початку року	Зростання з початку року порівняно з 2019 роком
Азійсько-Тихоокеанський регіон	104,90%	-15,80%
Африка	44,40%	-8,50%
Європа	22,90%	-5,70%
Близький Схід	37,30%	-3,20%
Латинська Америка	18,80%	-0,30%
Північна Америка	16,80%	1,40%
Промисловість	40,10%	-7,10%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

Коефіцієнт пасажирського завантаження та показник використання пасажирських місць авіакомпаній, неухильно поліпшувалися з моменту свого мінімуму 2020 року і до кінця 2022 року наблизилися до допандемічного рівня. Глобальний коефіцієнт пасажирського завантаження досяг 82,3% за перші дев'ять місяців пандемії. Це підкреслює крихкий баланс між попитом і пропускнуою спроможністю, який авіакомпанії підтримують у міру відновлення авіаперевезень у всьому світі. За цей період авіакомпанії в Африці, на Близькому Сході та в Латинській Америці перевершили відповідні показники коефіцієнт пасажирського завантаження до пандемії, що вказує на підвищення операційної ефективності перевізників у цих регіонах (табл. 2.3):

Таблиця 2.3

Коефіцієнт завантаження пасажирів за регіонами реєстрації авіакомпаній, з початку року, частка доступних пасажиро-кілометрів (січень - вересень)

Регіон	2019	2022	2023
Азійсько-Тихоокеанський регіон	82%	69,50%	79,90%
Африка	72%	70,90%	73,20%
Європа	85,50%	80,40%	84,30%
Близький Схід	76,70%	74,20%	80,30%
Латинська Америка	82,70%	81,50%	82,90%
Північна Америка	85,10%	83,10%	84,70%
Промисловість	82,90%	77,80%	82,30%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Незважаючи на більш повільне відкриття міжнародних ринків, міжнародні пасажиропотоки також швидко розширювалися у 2023 році, зростаючи до рівня, який у вересні 2023 року лише на 7% нижчий за аналогічний показник 2019 року. У результаті загальний пасажиропотік, включаючи як внутрішні, так і міжнародні, по всьому світу. Повне відновлення економіки здається неминучим і залежить від відновлення міжнародного сполучення з Азіатсько-Тихоокеанським регіоном. Інші фактори, зокрема війни в Україні та на Близькому Сході і пов'язаний з ними потенціал

обмеження повітряного простору і впливу на міжнародні операції, продовжуватимуть впливати на розвиток міжнародних перевезень.

Авіапасажиропотік у регіонах практично повернувся до допандемічного рівня. За прогнозами, до кінця 2024 року кількість авіапасажирів у світі повністю відновиться до рівня 2019 року (табл. 2.4):

Таблиця 2.4

Загальна кількість пасажирів у регіонах, частка від рівня 2019 року, (%)

Регіон	2022	2023	2024	2025
Африка	87%	108%	109%	115%
Азійсько-Тихоокеанський регіон	55%	94%	110%	124%
Європа	82%	102%	108%	115%
Близький Схід	85%	104%	112%	122%
Північна Америка	87%	100%	106%	112%
Латинська Америка та Карибський басейн	95%	108%	113%	119%
Світ	74%	99%	109%	119%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

Всі регіони досягли допандемічного рівня пасажиропотоку в кінці 2023 року, за винятком Азіатсько-Тихоокеанського регіону, де повне відновлення очікується на початку 2024 року, оскільки поступове нарощування операцій авіакомпаній і повернення туризму готові стимулювати подальше зростання в цьому регіоні.

Інвестиції в авіаційну інфраструктуру гарантують, що потужність глобальної авіаційної системи зможе задовольнити майбутній попит, а також генерувати такі вигоди, як скорочення часу в дорозі та поліпшення передбачуваності й надійності обслуговування, і водночас підтримувати впевненість громадськості в тому, що авіація безпечна, надійна й екологічно відповідальна.

На відміну від інших видів транспорту, авіаційна галузь оплачує переважну більшість своїх власних витрат на інфраструктуру (злітно-посадкові смуги, термінали аеропортів, управління повітряним рухом), а не фінансується за рахунок оподаткування, державних інвестицій або субсидій. Витрати на інфраструктуру покриваються за рахунок платежів з користувачів, а також інших джерел доходу.

Крім того, багато інших галузей економіки покладаються на ефективну роботу повітряного транспорту. Вплив авіаційної галузі на інші галузі підвищує ефективність різних видів економічної діяльності, зокрема: забезпечення систем своєчасної доставки в ланцюжках постачань, просування міжнародних інвестицій в країни і регіони та з них і шляхом заохочення ефективного співробітництва між організаціями, розташованими в різних частинах світу. Хороше повітряне сполучення вважається важливим фактором під час ухвалення рішення про те, куди компаніям слід інвестувати.

Країнам необхідні зв'язки, щоб повною мірою брати участь у глобальній економіці. Це стимулює продуктивність, інвестиції та інновації. Зв'язок допомагає підприємствам працювати ефективно і залучати висококваліфікованих співробітників. Діяльність повітряного транспорту впливає на багато галузей економіки, включно з туризмом. Зв'язок, що забезпечується повітряним транспортом, лежить в основі розвитку туризму, забезпечуючи значні економічні вигоди кожному учаснику туристичного ланцюжка створення вартості.

Оскільки авіаційна галузь продовжує рухатися шляхом до майбутнього, збагаченого технологічними інноваціями, вплив цих досягнень виходить за межі «роздрібних аспектів» авіаперевезень, пов'язаних із клієнтами, таких як досвід бронювання авіаквитків або обслуговування клієнтів. У галузі також спостерігаються значні успіхи в таких сферах діяльності, як ремонт літаків і планування польотів. Ці інновації не тільки підвищують операційну ефективність, а й відкривають шлях до більш стійких практик в авіаційному секторі [72].

В останні роки спостерігається значне зростання авіаційної галузі. Це зростання зумовлене різними факторами, такими як легкість досягнення пунктів призначення без будь-яких фізичних бар'єрів, швидке транспортування за доступними цінами, збільшення участі та інвестицій приватного сектору, вищий рівень експорту та імпорту і збільшення вантажних перевезень.

Світова практика показує, що більшість авіавиробників у світі отримують державну підтримку на етапах розроблення, підготовки та серійного виробництва

літаків - близько 15% доходів від продажу літаків спрямовується (реінвестується) на розвиток виробництва та створення нових моделей [21].

Зростання ринку цієї галузі насамперед зумовлене ефективністю і доступністю повітряного транспорту порівняно з іншими видами транспорту. Крім того, зростанню ринку сприяє зростаюча популярність авіаперевезень серед пасажирів (табл. 2.5):

Таблиця 2.5

Провідні компанії на світовому ринку авіакомпаній

<b>Авіакомпанія</b>	<b>Код IATA</b>	<b>Код ICAO</b>
Air France-KLM	AF	AFR
American Airlines	AA	AAL
British Airways plc	BA	BAW, SHT
Delta Air Lines, Inc.	DL	DAL
ANA Holdings	NH	ANA
Deutsche Lufthansa AG	LH	DLH
Qantas Airways Limited	QF	QFA
Hainan Airlines Company Limited	HU	CHH
Japan Airlines Corporation	JL	JAL

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Багато людей тепер сприймають повітряні перевезення як найкращий варіант транспорту порівняно з автомобільними та залізницями через аналогічні витрати і значну економію часу.

Середній клас, збільшення доходів і зростання туризму сприяли розвитку авіакомпаній у всьому світі, про що свідчить успіх бюджетних перевізників, таких як Ryanair і EasyJet.

Кількість пасажирів літаків у Сполучених Штатах мала тенденцію до збільшення з невеликими коливаннями до пандемії коронавірусу. Через закриття кордонів і вимоги залишатися вдома пасажиропотік скоротився на 60 відсотків і становив 347,9 мільйона мандрівників. Однак американські авіакомпанії продемонстрували сильну стійкість до звуження наслідків пандемії, і в наступні роки

було зафіксовано сильне відновлення. Станом на 2022 рік американськими авіаперевізниками перевезено понад 791 мільйон пасажирів (табл. 2.6):

Таблиця 2.6

Кількість пасажирів, перевезених найбільшими авіаперевізниками США  
з 2014 по 2022 рік, (тис. ос.)

2014	535,551
2015	601,240
2016	660,618
2017	680,889
2018	822,942
2019	860,066
2020	347,917
2021	632,441
2022	791,141

Примітка. Складено автором за статистичними даними Statista.

Глобалізація призвела до різкого зростання міжнародної торгівлі, що вимагало ефективного транспортування товарів, і такі авіакомпанії, як FedEx і UPS, активізували свою діяльність, щоб задовольнити зростаючий попит (рис. 2.22.):

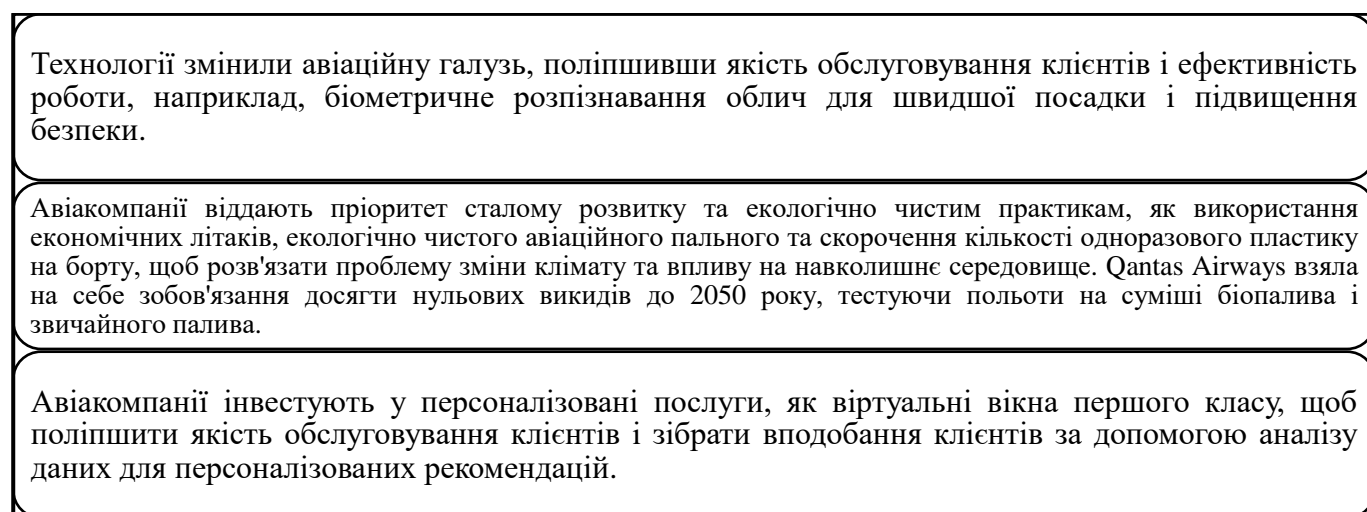


Рис. 2.22. Основні тенденції на світовому ринку авіаперевезень.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Політика, що сприяє лібералізації авіаперевезень, призводить до розширення вибору, зниження тарифів і поліпшення зв'язку, про що свідчить зростання кількості бюджетних перевізників у Європі. Швидка урбанізація на ринках, що розвиваються, збільшує попит на авіаперевезення, створюючи можливості для зростання авіакомпаній, що обслуговують зростаюче населення середнього класу.

Одна з основних проблем пов'язана з волатильністю цін на паливо. Авіакомпанії стикаються з постійною проблемою управління експлуатаційними витратами, а коливання цін на паливо можуть істотно вплинути на прибутковість. Розв'язання цієї проблеми передбачає впровадження економічних літаків, вивчення альтернативних видів палива та реалізацію надійних стратегій хеджування палива для пом'якшення невизначеності ринку.

Нормативно-правова база являє собою ще одну серйозну проблему для авіакомпаній. Суворі правила, протоколи безпеки і стандарти відповідності створюють складну мережу, в якій доводиться орієнтуватися авіакомпаніям.

Адаптація до мінливих нормативних вимог, особливо після глобальних подій або криз у сфері охорони здоров'я, вимагає гнучкості та прихильності підтримці найвищих стандартів безпеки. Знаходження балансу між дотриманням нормативних вимог та операційною ефективністю залишається постійним завданням для галузі.

Авіакомпанії можуть використовувати екологічно чисті методи, інвестуючи в економічні літаки, переходячи на екологічно чисте авіаційне паливо і реалізуючи стратегії зі скорочення викидів вуглекислого газу. Оскільки серед мандрівників зростає екологічна свідомість, позиціонування авіакомпаній як поборників сталого розвитку може стати переконливою маркетинговою стратегією, що сприяє як лояльності клієнтів, так і позитивному сприйняттю бренду [64].

Авіаційна галузь постійно розвивається й адаптується до різних викликів і можливостей, особливо у сфері фінансів та інвестицій. Однією з найпомітніших тенденцій в авіаційному фінансуванні та інвестиціях є зростаюча увага до чинників стійкості, а також екологічних, соціальних та управлінських чинників (ESG). Авіаційна галузь перебуває під зростаючим тиском необхідності скоротити викиди вуглекислого газу і привести її у відповідність із глобальними кліматичними цілями,

а також поліпшити свою соціальну та управлінську практику. Це означає, що авіакомпаніям, аеропортам, виробникам і орендодавцям необхідно інвестувати в більш екологічні технології, як економічні літаки, поновлювані джерела енергії, компенсація викидів вуглекислого газу та управління відходами. Це також означає, що інвестори і кредитори з більшою ймовірністю віддадуть перевагу компаніям, які демонструють високі показники ESG і розкриття інформації. Компанії, що інвестують у стійку авіацію, мотивовані кількома перевагами, а саме:

- екологічна відповідальність;
- довгострокова економія витрат;
- підвищення репутації та лояльність до бренду;
- зелені інвестиції.

Компанії, що перебувають в авангарді екологічно чистих технологій, часто отримують конкурентну перевагу, пропонуючи більш ефективні, екологічно чисті продукти і послуги, позиціонуючи себе як лідери галузі. Переваги не тільки приносять вигоду самим компаніям, а й роблять значний внесок у підвищення стійкості авіаційної галузі.

Фінансовий досвід авіаційної галузі надає ще більшого значення ефективному фінансовому управлінню. Фінансування розвитку аеропортів надходить з державних джерел і приватних інвесторів з метою підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів. Фінансування може надходити від національного уряду або від одного чи кількох іноземних урядів.

Розвиток міжнародних аеропортів може бути досягнуто за рахунок комерційних кредитів. Цікавою новою тенденцією є зростаюче значення облігацій та акцій. Різноманітність моделей управління міжнародними аеропортами забезпечує гнучкість, що дає змогу виправдати очікування урядів щодо підвищення їхньої конкурентоспроможності на світовому авіаційному ринку.

Уряди різних країн будуть всебічно враховувати різні чинники, такі як місцева географія, політична ситуація, зміни в економічній структурі, характер зовнішньоекономічних зв'язків, рівень технологій і розвитку тощо, щоб вибрати найкраще рішення для розвитку і фінансування інфраструктури аеропортів [23].

Авіакомпаніям потрібні значні довгострокові капітальні витрати для прибуткової, стійкої та ефективної ділової діяльності. Аналіз грошових потоків відіграє важливу роль у складанні бюджету капітальних витрат, оскільки терміни платежів і фінансування зрештою впливають на ліквідність і баланс грошових коштів компанії. Капітальні проєкти також можна класифікувати як незалежні або взаємовиключні, залежно від їхнього впливу на інші проєкти. Внутрішня норма прибутковості - це норма прибутку, яку компанія отримує від проєкту протягом терміну його корисного використання. Модифікована внутрішня норма прибутковості являє собою переглянута версію внутрішньої норми прибутковості та припускає, що грошові потоки від проєкту реінвестуються за вартістю капіталу фірми.

Оренда комерційних літаків - це юридична угода, якою користуються авіакомпанії та інші експлуатанти повітряних суден або лізингові компанії для зменшення фінансового тягаря авіакомпаній при закупівлі нових літаків. За договором операційної оренди авіакомпанія забезпечує користування повітряним судном у лізингової компанії на термін, менший за економічний термін експлуатації повітряного судна, без переходу права власності. Крім двох основних типів оренди, існує кілька інших способів класифікації договорів лізингу залежно від їхньої тривалості, місця або сторін, що беруть участь [51].

За прогнозами, у 2029 році світовий ринок лізингу літаків становитиме 295,18 мільярдів доларів США (рис. 2.23.):

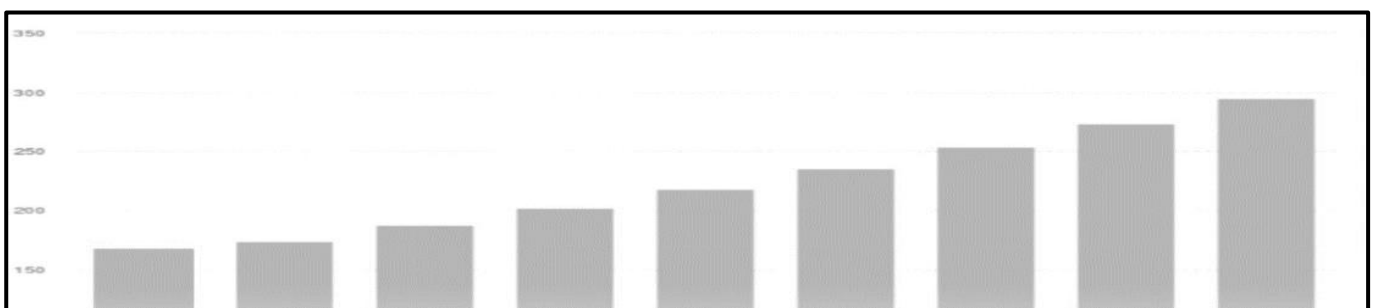


Рис. 2.23. Розмір світового ринку лізингу літаків з 2021 по 2029 рік, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Ще однією ключовою тенденцією в галузі фінансування та інвестицій в авіацію є швидка цифровізація та інновації галузі, викликані необхідністю підвищення операційної ефективності, якості обслуговування клієнтів і стійкості. Пандемія COVID-19 прискорила впровадження цифрових рішень, як безконтактна реєстрація, біометрична посадка, електронна комерція та аналіз даних, а також поява нових бізнес-моделей, як польоти за передплатою, вантажні перевезення, тільки рейси та повітряне таксі.

Ці інновації вимагають значних капітальних витрат та інвестицій у дослідження і розробки, але вони також пропонують потенційну економію коштів, можливості отримання доходу та конкурентні переваги. Ба більше, вони привертають інтерес венчурних капіталістів, приватних інвестиційних компаній і стратегічних партнерів, які шукають нові способи виходу на авіаційний ринок або його розширення.

Третьою важливою тенденцією у сфері фінансування та інвестицій в авіацію є консолідація та реструктуризація галузі, викликана безпрецедентною кризою, спричиненою пандемією COVID-19. Пандемія серйозно вплинула на попит на авіаперевезення, що призвело до величезних втрат, нестачі ліквідності та боргового тягаря для багатьох гравців галузі.

Щоб вижити і відновитися, багато авіакомпаній, аеропортів, виробників та орендодавців вдалися до різних форм консолідації та реструктуризації, таких як злиття і поглинання, спільні підприємства, альянси, продаж активів, перегляд умов оренди, рефінансування боргу і державна підтримка. Ці дії спрямовані на поліпшення їхнього фінансового становища, зниження витрат, збільшення частки ринку і диверсифікацію ризиків. Однак, вони також тягнуть за собою юридичні, нормативні та операційні проблеми, а також потенційні наслідки для конкуренції та добробуту споживачів.

Четвертою важливою тенденцією в галузі фінансування та інвестицій в авіацію є диверсифікація і диференціація галузі, викликана необхідністю адаптуватися до мінливих уподобань клієнтів і ринкових умов. Авіаційна галузь стає дедалі неодноріднішою та сегментованішою, оскільки різні типи клієнтів мають різні очікування та потреби в авіаперевезеннях.

Наприклад, деякі клієнти цінують зручність, комфорт і безпеку, тоді як інші віддають перевагу ціні, гнучкості та стійкості. Щоб задовольнити ці різноманітні та зростаючі потреби, багато авіаційних гравців диверсифікують і диференціюють свої продукти та послуги, наприклад, пропонуючи більше маршрутів, частот, класів обслуговування, програм лояльності, додаткових доходів і спільних партнерських відносин. Ці стратегії вимагають ретельного дослідження ринку, розробки продуктів і маркетингових інвестицій, але вони також дають їм змогу створювати більшу цінність, лояльність і диференціацію.

П'ята й остання тенденція в авіаційному фінансуванні та інвестиціях - це регулювання та дотримання вимог галузі, зумовлене необхідністю забезпечення безпеки, захищеності та справедливості. Авіаційна галузь підпорядковується різним правилам і стандартам як на національному, так і на міжнародному рівні, які регулюють її технічні, експлуатаційні, екологічні та комерційні аспекти. Ці правила та стандарти постійно розвиваються та оновлюються у відповідь на нові виклики та можливості, такі як пандемія COVID-19, програма зміни клімату, цифрова трансформація та питання захисту споживачів.

Це означає, що авіаційні гравці повинні контролювати та дотримуватися відповідних правил і вимог, а також взаємодіяти з відповідними органами влади та зацікавленими сторонами. Це тягне за собою значні юридичні, нормативні витрати та витрати на дотримання вимог, але також забезпечує якість, надійність і репутацію галузі [86].

Авіаційна галузь серйозно постраждала через пандемію Covid, і хоча ознаки відновлення починають проявлятися, на комерційну авіацію все ще чекають важкі часи.

Однак, оскільки вихід із цього неспокоїного періоду вже видно, вкрай важливо почати заздалегідь планувати майбутнє та інвестувати в нові ринкові розробки й технологічні досягнення, які дадуть змогу галузі відповідати новим сценаріям попиту та пропозиції в міру їхньої появи. На ринку з'являється безліч можливостей, тепер просто потрібно проявити сміливість інвесторам і скористатися ними [88].

Отже, інвестиції в авіаційну галузь у всьому світі швидко зростають, стимулюючи економічне зростання, інновації та глобальну мобільність. Інвесторів приваблюють нові технології, такі як безпілотні літальні апарати, електричні літаки та гіперзвукові технології. Державні авіакомпанії приватизуються, що підвищує їхню ефективність і залучає приватні інвестиції. Також інвестори все більше уваги приділяють чистим технологіям і сталому розвитку в авіаційній галузі.

Можна сказати, що майбутні інвестиції будуть зосереджені на нових технологіях, стійкості та підвищенні ефективності. Політика уряду відіграватиме важливу роль у формуванні майбутнього галузі.

## **Висновки до розділу 2**

Отже, авіаційний сектор США перебуває на підйомі. Використання технологічних досягнень, розв'язання проблеми нестачі робочої сили та зосередження уваги на сталому розвитку матимуть ключове значення для забезпечення плавного та успішного польоту в майбутнє.

Авіаційна промисловість є важливою частиною економіки та суспільства США. Авіаційний сектор швидко розвивався, що призвело до деякого зниження значущості наземних видів транспорту, таких як легкові та вантажні автомобілі.

Авіаційна галузь робить значний внесок у зовнішню торгівлю, будучи найбільшим ринком міжнародної торгівлі в США. Міжнародна торгівля підтримується повітряними транспортними послугами між країнами. Якщо зазначені вище проблеми не будуть вирішені, сектор і світова економіка зіткнуться з довгостроковими проблемами.

Необхідно оновити інфраструктуру авіакомпаній, посилити безпеку і поліпшити якість обслуговування пасажирів, а також впровадити інновації, що дають змогу скоротити витрату палива. Їм також слід розповісти про те, як їхні операції та літаки впливають на навколишнє середовище.

Авіаційна промисловість США є одним із найбільших роботодавців і виробників ВВП. Це стимулює розвиток суміжних секторів, таких як виробництво,

туризм і торгівля. Інвестиції в авіаційну промисловість США мають довгу історію динамічного зростання та суттєвого впливу на економіку країни. Інвестиції в дослідження і розробки призвели до розробки сучасних літаків, навігаційних систем та інших технологій, які вплинули на різні галузі промисловості. Повітряний транспорт став більш доступним і зручним, що сприяє глобалізації.

Інвесторів приваблюють нові технології, такі як безпілотні літальні апарати, електричні літаки та гіперзвукові технології. Державні авіакомпанії приватизуються, що підвищує їхню ефективність і залучає приватні інвестиції.

Також інвестори все більше уваги приділяють чистим технологіям і сталому розвитку в авіаційній галузі. Можна сказати, що майбутні інвестиції будуть зосереджені на нових технологіях, стійкості та підвищенні ефективності. Політика уряду відіграватиме важливу роль у формуванні майбутнього галузі.

### РОЗДІЛ 3

## СТРАТЕГІЯ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТУВАННЯ В АВІАЦІЙНУ ГАЛУЗЬ США

### 3.1. Визначення основних напрямів розвитку авіаційної галузі США

Історично склалося так, що авіаційна промисловість США була в центрі уваги дискусій, пов'язаних з історією, змінами, проблемами і стратегіями. В умовах повної дерегуляції державний контроль, такий як обмеження на в'їзд і цінові обмеження для авіаперевізників, знімається, що дає змогу авіакомпаніям обслуговувати будь-який конкретний маршрут і вільно конкурувати з іншими перевізниками. Авіакомпанії важливі для світової економіки, оскільки вони пов'язують регіональні економіки з рештою світу.

Розмір авіаційного ринку США оцінюють у 80,79 млрд доларів США 2024 року і, як очікується, він досягне 105,00 млрд доларів США до 2030 року, при цьому середньорічний темп зростання становитиме 4,46% протягом прогнозованого періоду (2024-2030 рр.) (рис. 3.1.):

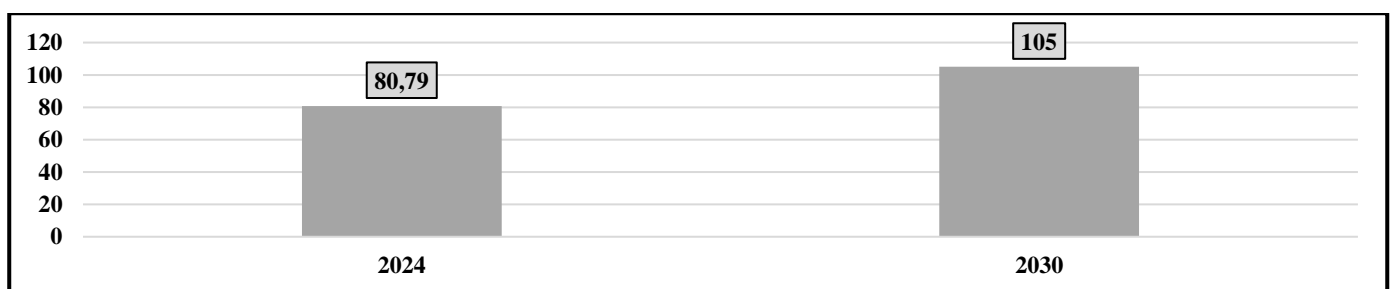


Рис. 3.1. Розмір авіаційного ринку США, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Mordor Intelligence.

Авіація загального призначення - це найбільший сегмент авіації за кількістю літаків, кількістю пілотів, а також за кількістю аеропортів і населених пунктів, що обслуговуються. Авіація загального призначення - це літак, який обробляє кожен

п'ятий акр оброблюваної землі, що сприяє збільшенню виробництва продуктів харчування і підтримці низької вартості продуктів харчування. Це забудовник здійснює оглядові польоти, а поліцейський спостерігає за рухом транспорту.

Авіакомпанії повинні досягати більших обсягів випуску продукції, щоб знизити витрати на одиницю продукції (які дорівнюють або кількості місць, що вилітають, або пасажиро-милям польоту, оскільки довжина сектору також має значення в концепції економії за рахунок масштабу). Ще однією явною характеристикою олігополістів загалом і авіакомпаній зокрема є зростання за рахунок злиттів. Це основний фактор, що пояснює невелику кількість фірм. Незалежно від засобів, за допомогою яких розвивається олігополія, суперництво між невеликим числом фірм явно привносить нову характеристику, яка ускладнює взаємну залежність.

Основні напрямки розвитку авіаційної галузі США:

#### 1. Технологічні інновації:

- розробка більш економічних та екологічно чистих двигунів;
- зниження рівня шуму і викидів CO<sub>2</sub>;
- зниження ваги літака;
- підвищення енергоефективності;
- розширення використання дронів у комерційних і військових цілях;
- розробка систем управління повітряним рухом дронів;
- підвищення безпеки польотів.

#### 2. Екологічна стійкість:

- розробка більш екологічно чистих двигунів;
- використання біопалива;
- утилізація літаків.

#### 3. Безпека польотів:

- захист вбудованої системи від хакерських атак;
- покращення підготовки пілотів;
- впровадження нових тренажерів;
- розробка нових методів навчання.

#### 4. Зростання пасажиропотоку:

- розвиток регіонального транспорту;
- створення нових регіональних авіакомпаній;
- збільшення потужності літака;
- збільшення кількості місць у салоні.

#### 5. Державна підтримка:

- інвестиції в дослідження та розробки;
- підтримка державних програм розвитку авіаційних технологій;
- зниження податків;
- стимулювання та розвиток авіаційної промисловості;
- лібералізація повітряного простору;
- розширення польотних можливостей.

У кожній організації є цілі, чи то прибуток, чи то частка ринку, чи то зростання, чи то якість продуктів або послуг, чи то імідж спільноти, чи то будь-яка їхня комбінація. Це структура, яка дає змогу великій компанії досягти такої самої або більшої ефективності, ніж невелика фірма, якою ефективно керують кілька співробітників. У висококонкурентному авіаційному бізнесі ефективна організаційна структура може виявитися необхідною перевагою однієї фірми перед іншою. Ймовірно, головним обов'язком керівництва всіх рівнів, але особливо вищого керівництва, є ухвалення рішень. Нові оператори і бюджетні оператори мають перевагу перед застарілими і вже існуючими операторами зв'язку, коли йдеться про зниження витрат, підвищення ефективності та безперебійності зв'язку.

Більшість авіакомпаній, як старих, так і нових, схильні працювати, використовуючи класичну піраміду або спадну структуру, що складається з вищого керівництва, менеджерів середньої ланки та операційного менеджменту. Ключовими інструментами управління є навички контролю, які необхідно вивчати і практикувати.

З урахуванням ситуації на світових ринках найперспективнішими напрямками розвитку авіаційних підприємств є ремонт і виробництво літаків та їхніх запасних

частин з особливим упором на виробництво вантажних літаків. Механізм розвитку авіаційного підприємства в сучасних умовах авіаційної галузі враховує національні програми та стратегії, визначає потенціал авіаперевізника як ключовий фактор його розвитку, враховує вплив численних чинників довкілля, фінансування цих проєктів і партнерство з різними зацікавленими сторонами (постачальники, наукові та освітні установи, компанії). Розвиток авіапідприємств за окремими напрямками дає змогу досягти таких результатів, а саме: виробництво наукомісткої продукції, розширення експорту, підвищення інноваційної та інвестиційної привабливості підприємства та його експортного потенціалу [27].

Політика і практика авіакомпаній США щодо попиту і ціноутворення на авіаперевезення цікаві і важливі. У роки зародження повітряних пасажирських перевезень вартість експлуатації літаків не давала змоги авіаперевізникам шукати пасажирські перевезення за тарифами, конкурентоспроможними за ціною з іншими видами транспорту.

З усіх маркетингових змінних, що впливають на потенційні продажі місць і вантажомісткості авіакомпаній, після скасування регулювання найбільшу увагу приділяли ціні. Закон попиту говорить читачеві, що споживачі відреагують на зниження цін купівлею більшої кількості товару або послуги.

Багато авіакомпаній використовують систему комітетів, за якої представники всіх експлуатаційних підрозділів збираються для аналізу пропонованого розкладу, внесення пропозицій і вирішення конфліктів між підрозділами. Основна мета організації технічного обслуговування авіакомпанії, звичайно ж, полягає в тому, щоб забезпечити безпечний і придатний для продажу літак для кожного розкладу. Наземне обслуговування може бути організовано за будь-яким мислимим графіком за умови відсутності обмежень по розташуванню виходів на посадку, наземному обладнанню, засобам обслуговування пасажирів і персоналу. Багато аспектів жорстко регулюються конкретними нормативними або договірними вимогами, наприклад, що стосуються технічного обслуговування устаткування та умов праці льотних екіпажів.

Покупці нових літаків зазвичай можуть обходитися протягом семи-десяти років без необхідності проведення будь-якого капітального структурного ремонту. До

дерегулювання авіакомпанії були доволі стабільним бізнесом, і рішення про парк літаків приймали набагато простіше, зазвичай виходячи з технічних міркувань. У прагненні досягти мінімально можливої собівартості одиниці продукції.

Авіакомпанії США дійшли висновку про те, що системи ступичних маршрутів використовують там, де це можливо. У перші роки після дерегулювання більшість великих перевізників скорочували і навіть ліквідували цілі штатні підрозділи, включно з, у деяких випадках, усім їхнім інженерним персоналом.

У принципах державного регулювання повітряного транспорту в США виокремлено, серед іншого, такі: вищий орган держави забезпечує захист як своїх прав, так і прав своїх підлеглих має незалежні повноваження з ухвалення рішень з питань управління авіацією, відповідальність лежить винятково на вищій владі. Планування ґрунтується на аналізі та прогнозах. авіаційне управління публічно підзвітне платникам податків [6].

Фінансування мільярдів доларів на льотне і наземне обладнання в новому столітті є величезним завданням для авіаційної галузі. З приходом дерегуляції змінилися основні правила гри авіаперевізників. Сьогодні інвестиції частіше фінансуються за рахунок боргу, ніж за рахунок акціонерного капіталу. Балансовий звіт дає уявлення про фінансовий стан конкретної компанії або всієї галузі на певну дату.

Виробники літаків, як правило, не віддають перевагу фінансуванню літаків, оскільки їхній основний бізнес - їхнє виробництво. Порівняння потоку грошових коштів з капітальними витратами дає змогу оцінити здатність компанії фінансувати капітальні програми за рахунок власних коштів. Ключем до хорошого управління грошовими коштами та фінансового планування авіакомпанії є прогноз грошових коштів, або, точніше, бюджет грошових коштів [52].

Отже, сьогодні американська авіаційна промисловість є однією з найбільш передових і конкурентоспроможних у світі. Уряд США відіграв важливу роль у розвитку авіаційної промисловості, надаючи гранти, контракти та дослідження. Американські компанії постійно розробляють нові технології, щоб зробити літаки швидшими, ефективнішими та безпечнішими. Крім того, авіаційна промисловість

США є глобальною галуззю: компанії експортують літаки та комплектуючі по всьому світу. Очікується, що найближчими роками авіаційна галузь США продовжить зростати, що зумовлено зростаючим попитом на авіаперевезення з боку пасажирів і вантажовідправників. Ключові тенденції галузі включають розробку більш екологічно чистих літаків, використання безпілотних літальних апаратів і використання штучного інтелекту.

### **3.2. Потенціал та перспективи залучення інвестицій у авіаційну галузь США**

Авіаційна галузь - складна та динамічна галузь, на яку впливає широкий спектр факторів. Ці фактори можуть варіюватися від глобальних економічних тенденцій до технологічних досягнень і змін у поведінці споживачів. Розуміння цих чинників має вирішальне значення для всіх, хто цікавиться авіаційною галуззю, оскільки вони можуть істотно вплинути на зростання і розвиток галузі.

Деякі ключові фактори, що впливають на авіаційну галузь в усьому світі, включають глобалізацію, зростання доходів, розширення бюджетних перевізників і технологічні вдосконалення. Кожен із цих факторів унікальним чином формує авіаційну галузь і стимулює попит на авіаперевезення.

Глобалізація. Глобалізація мала значний вплив на зростання повітряного руху. Оскільки світ стає дедалі більш взаємопов'язаним, зростає попит на авіаперельоти для полегшення торгівлі, туризму та культурного обміну. Розвиток глобального бізнесу призвів до збільшення попиту на вантажні авіаперевезення. Авіакомпанії відреагували розширенням своїх вантажних мереж і додаванням нових маршрутів для обслуговування ключових торгових центрів. Зростання електронної комерції також сприяло збільшенню попиту на авіаперевезення, оскільки все більше товарів доставляється повітрям. Розвиток міжнародного туризму також сприяв зростанню авіаперевезень. Оскільки люди все більше цікавляться вивченням інших культур і напрямків, зростає попит на авіаперельоти для полегшення цих поїздок. Авіакомпанії відреагували на це додаванням нових маршрутів для обслуговування популярних

туристичних напрямків і пропозицією більш доступних тарифів, щоб зробити авіаперельоти доступнішими. Таким чином, глобалізація відіграла значну роль у стимулюванні попиту на авіаперевезення в усьому світі та, як очікується, продовжуватиме робити це і в майбутньому.

Зростання доходів. Зростання доходів відіграє значну роль у стимулюванні попиту на авіаперевезення. У міру збільшення доходів людей у них з'являється більше наявного доходу, який вони можуть витратити на такі предмети, як подорожі. Збільшення доходів призвело до збільшення попиту на авіаперевезення, особливо на ринках, що розвиваються, з доходами, які швидко зростають. У багатьох частинах світу авіаперельоти досі вважаються розкішшю і доступні не всім. Однак у міру зростання доходів і підвищення доступності авіаперельотів все більше людей можуть подорожувати повітрям, що збільшує попит на авіаперельоти, особливо на відпочинок. Авіакомпанії відреагували на це зростання попиту розширенням своїх мереж і додаванням нових маршрутів для обслуговування ринків, що розвиваються. Вони також представили нові продукти та послуги для задоволення потреб мандрівників з цих ринків. Зростання доходів зіграло значну роль у стимулюванні попиту на авіаперевезення в усьому світі і, як очікується, буде продовжувати це робити.

Розширення бюджетних перевізників. Розвиток бюджетних авіакомпаній істотно вплинув на авіаційну галузь. Бюджетні перевізники зробили авіаперельоти доступнішими для більшої кількості людей, що призвело до збільшення попиту на авіаперевезення, особливо на рейси ближнього прямування. Бюджетні перевізники змогли запропонувати нижчі тарифи, прийнявши бюджетну бізнес-модель. Це передбачає скорочення експлуатаційних витрат за рахунок використання одного типу літаків, польотів до другорядних аеропортів і пропозиції меншої кількості зручностей і послуг. Ця економія коштів передається пасажиром за рахунок більш низьких тарифів. Зростання кількості бюджетних перевізників також призвело до посилення конкуренції в авіаційній галузі. Традиційні авіакомпанії з повним спектром послуг були змушені знижувати тарифи і покращувати свої послуги, щоб конкурувати з бюджетними перевізниками, що призвело до зниження витрат і розширення вибору

для пасажирів. Розширення бюджетних авіакомпаній істотно вплинуло на авіаційну галузь, зробивши авіаперельоти доступнішими для ширшого кола людей.

Удосконалення технологій. Розвиток технологій суттєво вплинув на зростання авіаційної промисловості. Розвиток технологій зробив авіаперельоти більш ефективними, зручними та безпечними. Однією з ключових галузей, де технології вплинули, є розробка більш економічних літаків. Нові літаки можуть літати далі, використовуючи менше палива, що знижує вартість авіаперельотів і робить їх більш екологічно стійкими. Розвиток технологій призвів до збільшення попиту на авіаперельоти, оскільки вони стають дедалі доступнішими і доступнішими. Технології також поліпшили системи навігації та зв'язку, зробивши авіаперельоти безпечнішими та надійнішими.

Наприклад, використання супутникових навігаційних систем дало змогу підвищити точність визначення місця розташування літаків, знизивши ризик зіткнень та інших інцидентів. Крім того, технології поліпшили якість обслуговування пасажирів, зробивши його більш зручним і приємним. Наприклад, використання мобільних додатків і кіосків самообслуговування полегшило пасажирам реєстрацію та посадку на рейс. Бортові розважальні системи також покращилися, пропонуючи пасажирам ширший вибір фільмів, телешоу та іншого контенту, яким можна насолоджуватися під час польоту. Нарешті, технологічні вдосконалення зіграли значну роль у стимулюванні зростання авіаційної галузі, зробивши авіаперельоти більш ефективними, зручними та безпечними. Ці фактори сприяли зростанню авіаперевезень в усьому світі і, як очікується, продовжуватимуть стимулювати попит на авіаперевезення [81].

Авіаційна галузь США є однією з найбільших і найбільш розвинених у світі. Вона має значний потенціал для залучення інвестицій, обумовлений:

1. Сильним попитом на повітряні перевезення:

- очікується, що пасажиропотік у США зростатиме на 2-3 відсотки щорічно протягом наступних 20 років;

- зростаюча економіка США і збільшення наявного доходу стимулюватимуть попит на авіаперевезення;

## 2. Стабільністю і зрілістю ринку:

- США мають розвинену інфраструктуру та нормативну базу для авіаційної галузі;
- американські авіакомпанії є одними з найнадійніших і найбезпечніших у світі.

## 3. Інноваціями та технологічним прогресом:

- США є лідером у розробці та впровадженні нових авіаційних технологій;
- інвестиції в нові технології, такі як безпілотні літальні апарати, надзвукові літаки та електричні літаки, можуть мати великий потенціал.

## 4. Сприятливим інвестиційним середовищем:

- Сполучені Штати мають стабільну політичну та економічну систему;
- уряд США пропонує різні податкові пільги та пільги інвесторам авіакомпаній.

Однак, існують і деякі фактори, які можуть стримувати інвестиції, а саме:

- високі витрати на вхід на ринок;
- сильна конкуренція з боку інших країн;
- нестабільні ціни на паливо;
- ризики, пов'язані з геополітичною напруженістю.

Незважаючи на ці фактори, потенціал і перспективи залучення інвестицій в авіаційну галузь США залишаються значними. Інвестори, які готові до довгострокових інвестицій, можуть отримати високий прибуток.

Міжнародна рада аеропортів вже давно активно заохочує інвестиції в аеропортові технології. У США біометричні технології для скорочення «практичного» підходу та інтелектуального управління аеропортами посідають одне з перших місць у списку пріоритетів для поліпшення якості обслуговування пасажирів і підвищення безпеки.

Інструменти бізнес-аналітики та інтелектуального управління аеропортом працюють з цими технологіями і можуть допомогти поліпшити операційні процеси в усіх напрямках. Саме тут інвестиції можуть дійсно почати окупатися, знижуючи

залежність від виділеної інфраструктури, підвищуючи гнучкість ресурсів і оптимізуючи управління пасажирями. Ключові факти та цілі, поставлені урядом США:

- модернізація систем управління повітряним рухом;
- допомога аеропортам інвестувати в підвищення безпеки;
- допомога аеропортам оплатити проєкти зі збільшення пропускної спроможності;
- вирішування екологічних проєктів;
- покращення мультимодального сполучення з аеропортом;
- розвиток інфраструктури аеропортів.

Авіаційна промисловість США отримує набагато менше інвестицій з приватного сектору, ніж інші країни, і останніми місяцями ці дебати знову набрали обертів з погляду такого необхідного поліпшення інфраструктури. Однак інвестиційні плани нинішньої урядової адміністрації можуть дати можливість стимулювати зміни [84].

Але нові перешкоди погіршують ситуацію. Конфлікт в Україні та відповідне зростання цін на нафту не дозволили більшій частині додаткового прибутку досягти чистого прибутку: витрати на паливо становлять до 30% від загальних витрат авіакомпаній. Авіакомпанії також щосили намагаються знайти пілотів, що частково пояснює заголовки про скасування рейсів влітку. Авіакомпанії США пережили пандемію без великих банкрутств, а найбільші авіакомпанії здаються досить здоровими, щоб продовжувати долати економічну кризу.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту та торгова організація авіаційної галузі, прогнозує, що економіка може повністю відкритися не раніше 2024 року.

Авіакомпанії в США діляться на три категорії:

- компанії з повним спектром послуг, які літають по всьому світу, мають різні класи обслуговування і обслуговують безліч ринків;
- дискаунтери, які пропонують мало надмірностей і обслуговують невелику кількість напрямків;

- регіональні авіакомпанії, які надають послуги малих літаків на вторинні ринки під брендами партнерів з повним спектром послуг [73].

За даними Міжнародної ради аеропортів, у 2024 році авіаційна галузь, за прогнозами, повністю оговтається від наслідків обмежень Covid-19, а пасажиропотік, за оцінками, досягне 9,4 мільярда пасажирів. У звіті, підготовленому IATA раніше цього року, йдеться про те, що попит на авіаперевезення, як очікується, подвоїться до 2040 року, збільшуючись у середньому на 3,4%. Це вражаюча демонстрація стійкості галузі, яка практично повністю зупинилася під час пандемії.

Північна Америка наразі домоглася сильного відновлення. У звіті IATA за червень 2023 року йдеться про те, що Північна Америка є регіоном, який вирізняється з погляду фінансових показників; і став першим ринком, який повернувся до прибутковості у 2022 році. Оскільки попит на авіаперевезення залишається високим, передбачається, що до кінця 2023 року Північна Америка ще більше поліпшить цей показник, отримавши чистий прибуток у розмірі 11,5 мільярдів доларів США.

В умовах глобальної нестачі кваліфікованих пілотів підготовка наступного покоління є головним пріоритетом. Час, що витрачається на симулятор польоту, є центральною частиною цього процесу, і вкрай важливо, щоб час простою симуляторів був мінімально можливим. Наявність покриття від узбережжя до узбережжя Північної Америки гарантує, що ми надамо швидкі та практичні рішення для всіх операцій льотної підготовки в США в разі виникнення проблеми, яка може поставити під загрозу поточне навчання [77].

Отже, авіаційна промисловість США має значний потенціал для залучення інвестицій. Сполучені Штати мають один із найбільших і найрозвиненіших внутрішніх авіаційних ринків у світі. Це забезпечує стабільний попит на авіакомпанії та супутні послуги. Очікується, що найближчими роками попит на міжнародні авіаперевезення збільшиться, що принесе користь авіакомпаніям США з великою мережею міжнародних маршрутів.

Авіаційна промисловість США перебуває в авангарді технологічних інновацій, розробляючи нові літаки, двигуни та навігаційні системи. Це робить сектор привабливим для інвесторів, зацікавлених у передових технологіях. У Сполучених

Штатах також є велика і досвідчена авіаційна робоча сила, що дає інвесторам упевненість у тому, що вони зможуть знайти кваліфікованих співробітників для своїх компаній.

Загалом авіаційна промисловість США має значний потенціал для залучення інвестицій. Однак для інвесторів, які розглядають можливість інвестування в авіаційну галузь США, важливо провести ретельне дослідження і ретельно розглянути як переваги, так і потенційні ризики.

### **3.3. Шляхи підвищення інвестиційної привабливості авіаційної галузі України на прикладі США**

Інвестиції в авіацію можуть стати вигідною можливістю для інвесторів, які бажають диверсифікувати свій портфель. Однак інвестування в авіацію вимагає глибокого розуміння динаміки галузі, включно з факторами, що впливають на її продуктивність, як ціни на паливо, конкуренція та державне регулювання.

Ось деякі ключові ідеї, які слід враховувати при оцінці значущості інвестицій в авіацію:

1. Авіаційна галузь циклічна: галузь схильна до циклічних коливань, які можуть вплинути на її прибутковість. Наприклад, під час економічного спаду попит на авіаперевезення може впасти, що призведе до зниження прибутків авіакомпаній. Інвестори мають знати про ці коливання і бути готовими відповідним чином коригувати свої інвестиції.

2. Політика уряду відіграє вирішальну роль: авіаційна галузь суворо регулюється, і політика уряду може істотно вплинути на продуктивність галузі. Наприклад, зміни у зборах аеропортів, податках і правилах можуть вплинути на прибутковість авіакомпаній, впливаючи на ціни їхніх акцій.

3. Авіаційна галузь є капіталомісткою: авіаційна галузь потребує значних капіталовкладень, що ускладнює конкуренцію новим учасникам ринку з уже існуючими гравцями. Існуючі гравці отримують вигоду від ефекту масштабу, що ускладнює проникнення на ринок нових учасників.

4. Технологічні досягнення можуть стимулювати зростання. В авіаційній галузі відбулися значні технологічні досягнення, як розробка більш економічних літаків і впровадження цифрових технологій. Ці досягнення можуть стимулювати зростання і підвищити прибутковість галузі.

Авіаційна галузь надає значні можливості для інвесторів, які бажають диверсифікувати свій портфель. Однак інвестування в авіацію вимагає глибокого розуміння динаміки галузі та факторів, що впливають на її продуктивність (рис. 3.2.):

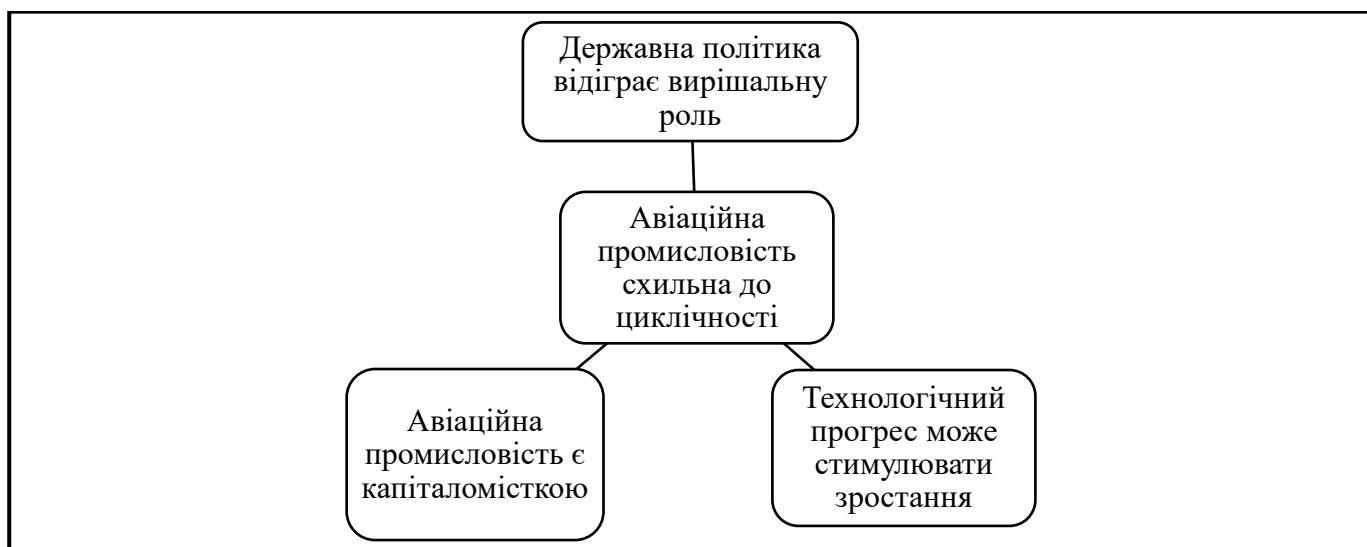


Рис. 3.2. Значимість інвестицій в авіацію.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Беручи до уваги ці ідеї, інвестори можуть ухвалювати обґрунтовані рішення та максимізувати свій прибуток.

Авіаційна галузь завжди була привабливим сектором для інвесторів завдяки своєму потенціалу зростання, прибутковості та зростаючому попиту на авіаперевезення. Інвестиції в авіацію можуть відкрити значні можливості для зростання і фінансової віддачі, але вони потребують ретельного розгляду та оцінки. Беручи до уваги тенденції галузі, фінансові показники, вплив на навколишнє середовище та управління ризиками, інвестори можуть ухвалювати обґрунтовані рішення, що відповідають їхнім цілям і цінностям. Зрештою, інвестиції в авіацію слід

розглядати як довгострокове зобов'язання з акцентом на стійке зростання і відповідальне управління ресурсами [65].

Є кілька інших причин, через які авіаційна галузь готова до зростання, включно зі зростанням кількості бюджетних авіакомпаній, розширенням інфраструктури аеропортів і розвитком нових технологій. Крім того, авіаційна галузь перебуває в авангарді інновацій і вкладає значні кошти в дослідження і розробки для підвищення безпеки, зниження витрат і поліпшення якості обслуговування пасажирів (рис. 3.3.):



Рис. 3.3. Потенціал зростання авіаційної галузі.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Авіаційна промисловість є динамічним і важливим сектором економіки, що має значний вплив на розвиток торгівлі, туризму та інвестицій. Оцінка привабливості авіаційного сектору в Україні та США може допомогти інвесторам прийняти обґрунтоване інвестиційне рішення.

Авіаційна галузь України та США мають як переваги, так і недоліки для інвесторів. Україна може бути привабливою для інвесторів, які готові до ризику та очікують високої прибутковості. США - це більш стабільний та зрілий ринок, але він

також має високий рівень конкуренції. Інвесторам рекомендується провести ретельне дослідження та оцінити всі ризики перед прийняттям рішення про вкладення коштів в авіаційну галузь України або США (табл. 3.1):

Таблиця 3.1

Порівняння інвестиційної привабливості авіаційної галузі України та США

<b>Фактор</b>	<b>Україна</b>	<b>США</b>
Зростання пасажиропотоку	5-7% на рік	2-3% на рік
Стабільність політичної та економічної ситуації	Низька	Висока
Рівень розвитку інфраструктури	Низький	Високий
Сприятливі умови для ведення бізнесу	Покращуються	Сприятливі
Можливість придбати активи за низькими цінами	Висока	Низька
Рівень конкуренції	Низький	Високий
Ризики	Високі (політична нестабільність, війна)	Низькі
Потенційна прибутковість	Висока	Середня
Державна підтримка	Покращується (нові стимули для іноземних інвесторів)	Низька
Якість авіакомпаній	Покращується (оновлення флоту, нові авіакомпанії)	Висока
Відкритість ринку	Покращується (зменшення обмежень для іноземних інвесторів)	Висока
Довгострокове зростання	Молоде, зростаюче населення передбачає майбутній попит	Зростання середнього класу у світі створює нові флаетри
Технологічні інновації	Обмежена спрямованість на внутрішній розвиток	Фокус на екологічних видах палива та нових конструкціях літаків
Економічна вразливість	Висока вразливість через триваючий конфлікт	Уразливість до спадів
Інвестиційні витрати	Потенційно нижчі точки входу	Імовірно, більш високі початкові інвестиції
Загальний ризик	Дуже високий	Помірний

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

Ось деякі додаткові фактори, які слід врахувати:

1. Світові економічні тенденції. Зростання світового ВВП, ціни на нафту та обмінні курси можуть вплинути на авіаційну галузь.
2. Технологічні інновації. Розвиток нових технологій, таких як безпілотні літальні апарати, можуть мати вирішальне значення для авіаційної промисловості.
3. Екологічні міркування. Тиск з боку екологічних активістів на авіаційну галузь зростає, що може призвести до збільшення витрат.

Суспільне життя в Україні базується на принципах політичного, економічного та ідеологічного плюралізму [1].

Сьогодні інвестиції в Україні здебільшого пов'язані з фінансовими інструментами для залучення та спрямування капіталу в компанії [10].

Використання повітряного простору України - діяльність, пов'язана з польотом повітряних суден і переміщенням об'єктів у повітряному просторі України [3].

Масштабна війна в Україні, що розпочалася 24 лютого 2022 року, спричинила значний шок в економічній та соціальній сфері країни, яка матиме довгострокові наслідки. Відновлення балансу ресурсів і реалізація стратегії дій в умовах воєнного часу в Україні в даний час вимагає всебічного партнерства з багатьма країнами світу. Нині увага, фінансові та матеріальні потоки зосереджені на оборонно-промисловому комплексі України. Однак стратегічно важливо зберігати та нарощувати потенціал тих галузей економіки, які можуть продовжувати розвиватися в умовах воєнного стану. Водночас економічний та інтелектуальний потенціал України формує підґрунтя для глибшого пошуку шляхів підвищення інвестиційної привабливості країни з урахуванням наявних і потенційно доступних ресурсів [34].

Повітряний транспорт серйозно постраждав унаслідок від російсько-українського конфлікту. Закриття українського повітряного простору через нещодавнє вторгнення росії вплинуло на авіаційну галузь країни. Це призвело до припинення роботи авіакомпаній, втрати робочих місць, зростання цін на авіаквитки та ускладнення доставки гуманітарної допомоги. Через обмежену кількість рейсів, що виконуються в Україну та з України, ціни на авіаквитки значно зросли. Це зробило

подорожі до країни та з країни менш доступними для багатьох людей. Станом на лютий 2022 року в аеропортах України на зберіганні перебував 61 літак (рис. 3.4.):

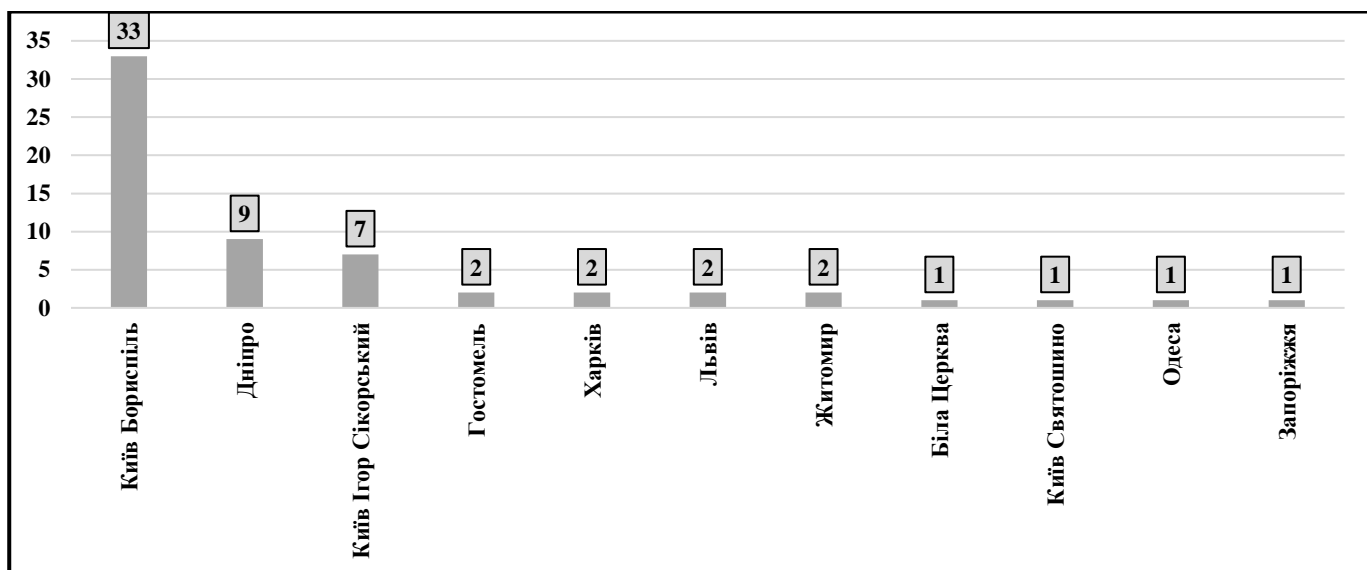


Рис. 3.4. Кількість літаків на зберіганні в аеропортах України станом на лютий 2022 рік, (од.)

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Як відомо, інвестиційна привабливість - складне економічне явище, що залежить від різноманітних індивідуальних чинників. Загалом одні фактори мають більший вплив, інші менший, але для інвесторів основними показниками є його рентабельність, а також організація, сильні та слабкі сторони самого проєкту. До особливостей організації авіаційної галузі можна віднести такі функції:

- сезонність повітряного руху;
- кількість і вартість паливно-мастильних матеріалів;
- необхідність використання різних підходів до оптимізації двигуна;
- врахування потужності парку повітряних суден і радіусу його дії;
- вплив тарифів конкурентів і тарифів попередніх періодів діяльності авіакомпанії на цінову політику авіакомпанії;
- витрати на обов'язкове страхування;
- необхідність якісного експлуатаційного обслуговування [11].

Українська авіаційна промисловість може зіграти ключову роль у підвищенні конкурентоспроможності національної економіки. Сьогодні авіаційний ринок досить вузький. Конкуренція в авіаційній сфері відбувається не між окремими компаніями, а між країнами.

Війна в Україні справила значний і руйнівний вплив на світову авіаційну промисловість, а саме:

1. Закриття повітряного простору. Повітряний простір України повністю закрито для цивільного руху, що зачіпає 3,3% пасажиропотоків у Європі та 0,8% у всьому світі. Багато інших країн також закрили свій повітряний простір для російських літаків, що призвело до скасування рейсів російських авіакомпаній та обмеження можливостей для російських вантажних перевізників.

2. Зростання цін на авіаквитки та паливо. Війна спричинила різке зростання цін на нафту і природний газ, що, своєю чергою, призвело до зростання цін на авіаційне паливо. В свою чергу, це призвело до зростання цін на квитки для пасажирів. Крім того, війна спричинила нестабільність на ринку авіаперевезень, що також призвело до зростання цін. Авіакомпаніям довелося змінити маршрути своїх рейсів, щоб уникнути закриття повітряного простору, що призвело до збільшення тривалості польотів, збільшення витрат пального та збільшення викидів CO<sub>2</sub>.

3. Знищення авіаційної інфраструктури. Багато аеропортів та інших авіаційних об'єктів України були пошкоджені та зруйновані під час війни. Це призводить до втрати економічних можливостей і ускладнює доставку гуманітарної допомоги в постраждалих районах.

Українські літаки затребувані на світовому авіаційному ринку завдяки своїм унікальним характеристикам. Сьогодні частка авіабудування в структурі українського експорту незначна, що свідчить про низьку конкурентоспроможність усієї галузі. Тому для забезпечення розвитку цієї галузі та збереження виключного становища України як авіавиробника необхідні не лише державна підтримка та значні інвестиції, а й політична воля до збереження національної спадщини [21].

Недостатня державна підтримка, необґрунтована фіскальна та монетарна політика, відсутність проєктів фінансового лізингу авіабудування призвели до

стагнації масового виробництва літаків і відставання від рівня галузі, а також трансформації вітчизняних авіакомпаній в експлуатацію продукції закордонного виробництва [9].

Україна вже взялася за реструктуризацію і переведення своєї системи цивільної авіації на європейські стандарти в таких ключових галузях, як виконання польотів, льотна придатність, аеронавігаційне обслуговування, аеропортове та наземне обладнання, видача сертифікатів персоналу [17].

Зниження цін на квитки відбудеться тільки в країнах, де на рейси в Україну поширюється контроль кількості рейсів або кількості авіакомпаній [26].

Динамічний економічний розвиток України може бути досягнутий шляхом створення ефективної авіаційної галузі в транспортній системі України. Широке використання повітряної інфраструктури сприяє інтенсифікації міжнародних економічних зв'язків і зміцненню глобальних напрямів глобалізаційних відносин.

Через територію України проходять значні транзитні вантажопотоки, що забезпечує максимальний транспортний потенціал завдяки вигідному географічному положенню країни. Таким чином, транспортна інфраструктура одночасно забезпечує стабільний розвиток національної економіки і підвищує якість життя населення країни. З цієї причини сталий розвиток транспортної системи та стійка робота фізичних і юридичних осіб з надання транспортних послуг підприємствам і населенню стають надзвичайно актуальним і економічно важливим важелем розвитку економіки всієї держави.

Повітряний транспорт є засобом обслуговування економічного комплексу країни. Ефективне функціонування підприємств багатьох інших галузей народного господарства безпосередньо залежить від якості обслуговування та доставки пасажирів і вантажів. Одним із важливих чинників, що впливають на роботу авіаційної компанії, є досягнення достатнього рівня економічної безпеки. Нині існує безліч дестабілізуючих чинників внутрішнього і зовнішнього характеру, що чинять негативний вплив на розвиток і діяльність авіаперевізників [27].

Щоб залучити більше інвестицій в оборонний сектор, Україні слід розглянути можливість надання інвесторам низки пільг. Вони можуть включати звільнення від

податку на імпорт, зниження корпоративного прибуткового податку, звільнення від ПДВ і звільнення від прибуткового податку для співробітників. Простий підхід міг би включати п'ятирічний безподатковий період для інвестицій, за яким слідує єдина податкова структура, через відповідне державне інвестиційне агентство. Також було б дуже важливо чітко визначити будь-які стимули для потенційних інвесторів і отримати схвалення уряду, перш ніж ухвалювати будь-які рішення щодо реалізації інвестиційних проєктів.

Україні необхідно терміново поліпшити свій інвестиційний клімат, використовувати зовнішні ресурси для відновлення своєї економіки та інфраструктури, а також створити нові робочі місця. Однак вплив іноземних інвестицій виходить за рамки фінансових вкладів. Вони забезпечують доступ до передових зарубіжних технологій, надають можливості використання міжнародного досвіду управління та організації бізнесу, допомагають розширити експортні можливості підприємств, тим самим підвищуючи конкурентоспроможність України на міжнародній арені.

Одним із стимулів для залучення Україною іноземних інвестицій є створення ефективної та дієвої системи, що забезпечує права та інтереси інвесторів. Забезпечення стабільності та захист прав іноземних інвесторів можна вважати важливими умовами залучення капіталу.

Міжнародних інвесторів може залучити доопрацювання та ухвалення вичерпних правил, що регулюють створення та функціонування індустріальних парків в Україні.

У Національній економічній стратегії на період до 2030 року, ухваленій 2021 року, залучення прямих іноземних інвестицій визначено як одне з основних завдань. Особливо наголошується, що «основним етапом є створення конкурентних умов для бізнесу та інвестицій, а також відновлення довіри до державних інституцій. Це дасть змогу Україні конкурувати за капітал на світовому ринку та залучати інвестиції для модернізації галузей економіки».

Для залучення іноземних інвестицій в оборонний сектор українській владі слід розглянути можливість розроблення спеціальних процедур компенсації інвесторам

інфраструктурних витрат, пов'язаних із підключенням до наявних транспортних і комунальних мереж. Це має покрити значну частку витрат інвестора, пов'язаних із підключенням електроенергії, газу та каналізації на період, необхідний для запуску інвестиційного проєкту та початку видобутку.

Реалізація цих реформ потребуватиме спільних зусиль уряду України, зацікавлених сторін галузі та міжнародних партнерів. Однак потенційні вигоди мають бути очевидні всім. Якщо ці заходи буде реалізовано, Україні вдасться створити привабливі умови для ширшого залучення іноземних інвесторів в оборонну промисловість країни [70].

Незважаючи на повномасштабне вторгнення росії, Україна пропонує великий споживчий ринок, високоосвічену і конкурентоспроможну робочу силу, а також багаті природні ресурси. Уряд продовжує просувати законодавство, щоб отримати вигоду з цього потенціалу, пропонуючи численні законопроекти про корпоративне управління та інші економічні реформи, покликані привести Україну у відповідність до стандартів і правил ЄС, які наразі просуваються вперед. Зростаюча тенденція України до інтеграції з ЄС відкриває потенційні можливості для інвесторів, які прагнуть отримати доступ до ринку ЄС.

Багато американських компаній досягли успіху в Україні, особливо в сільському господарстві, виробництві споживчих товарів і технологій. Україна є сільськогосподарською державою і одним з найбільших у світі експортерів зерна, незважаючи на зусилля росії заблокувати експорт зерна. Україна вже давно має у своєму розпорядженні кваліфіковану робочу силу в секторах ІТ-послуг та досліджень і розробок програмного забезпечення. Технологічний сектор зріс за останній рік навіть попри повномасштабне вторгнення росії в Україну.

Незважаючи на потенціал України, обсяг прямих іноземних інвестицій (ПІІ) залишається низьким. Навмисне руйнування росією української цивільної інфраструктури, окупація значної частини української території, запеклі бої на лінії фронту, ракетні удари та удари дронів по цивільному населенню та цивільній інфраструктурі по всій Україні, порушення роботи робочої сили через вторгнення, забруднення боєприпасами, що не розірвалися, та інші екологічні наслідки. Наслідки

війни створюють проблеми для нових та існуючих інвесторів. Однак більшість областей України не перебувають на лінії фронту. Підкреслюючи різне сприйняття ризику іноземними інвесторами в Україні та інвесторами за межами країни, кілька наявних іноземних інвесторів здійснюють нові прямі інвестиції в розмірі десятків мільйонів доларів кожен, тоді як інвестиції нових інвесторів обмежені. Існуючі раніше проблеми з корупцією і ненадійною судовою системою зберігаються, а введення Україною валютного контролю під час війни і режиму фіксованого обмінного курсу додало нових ускладнень. Проте реконструкція та відновлення відкривають значні потенційні можливості, особливо для ранніх інвесторів з високою толерантністю до ризику [63].

Інвестиції в інфраструктуру аеропортів мають стати одним із головних пріоритетів авіаційної політики. І зробити це можна різними способами: за державні, муніципальні та приватні кошти [87].

Інвестиції в інфраструктуру аеропортів мають вирішальне значення для економічного розвитку будь-якої країни. Сучасні аеропорти створюють робочі місця, стимулюють торгівлю і туризм, а також полегшують зв'язки з рештою світу.

В Україні питання інвестицій в інфраструктуру аеропортів особливо важливе, тому що:

1. Інфраструктура застаріла. Більшість аеропортів України були побудовані ще за радянських часів і потребують значної модернізації та реконструкції.
2. Пасажиропотік збільшився. Експерти кажуть, що пасажиропотік в аеропортах України стрімко зростатиме в найближчі кілька років.
3. Конкуренція з боку сусідніх країн. Сусідні країни активно інвестують у розвиток аеропортів, що може призвести до втрати Україною конкурентних переваг.

Інвестиції в аеропортову інфраструктуру можуть принести багато користі економіці країни загалом і регіону, де розташований аеропорт. Будівництво та експлуатація аеропортів створюють велику кількість можливостей працевлаштування в різних галузях, як будівництво, транспорт, логістика, туризм і послуги.

Сектор приватної авіації України пропонує благодатний ґрунт для інвесторів, які бажають отримати вигоду зі зростаючого попиту на розкішні подорожі, стратегічного розташування країни, надійної інфраструктури, сприятливого нормативно-правового середовища, туристичного потенціалу і технологічних досягнень. Інвестуючи в цю галузь, що швидко розвивається, підприємці можуть зарекомендувати себе як ключові гравці на ринку приватної авіації регіону і скористатися багатими можливостями, які він відкриває.

Інвестуючи в інфраструктуру приватної авіації в Україні, інвестори можуть вийти на зростаючий ринок транзитних пасажирів і позиціонувати себе як ключових гравців регіональної авіаційної галузі [69].

Отже, авіаційна промисловість України та США відіграє важливу роль в економіці, створюючи робочі місця і стимулюючи зростання ВВП. Очікується, що найближчими роками пасажиропотік в Україні збільшиться завдяки економічному зростанню і доступності повітряного транспорту. Витрати на робочу силу і паливо в Україні нижчі, ніж у розвинених країнах, що може підвищити конкурентоспроможність авіакомпаній. Уряд України зробив кроки з підтримки розвитку авіаційної галузі, включно зі зниженням податків і зборів.

Водночас економіка США є однією з найбільших і найбільш стабільних у світі, що стимулює попит на авіаперевезення. Авіаційна інфраструктура США добре розвинена й ефективна, з великою мережею аеропортів і авіакомпаній. Нормативно-правове середовище в США стабільне і передбачуване, що вселяє впевненість інвесторів.

### **Висновки до розділу 3**

Отже, сьогодні американська авіаційна промисловість є однією з найбільш передових і конкурентоспроможних у світі. Уряд США відіграв важливу роль у розвитку авіаційної промисловості, надаючи гранти, контракти та дослідження. Авіаційна промисловість США має значний потенціал для залучення інвестицій. Сполучені Штати мають один із найбільших і найрозвиненіших внутрішніх

авіаційних ринків у світі. Це забезпечує стабільний попит на авіакомпанії та супутні послуги. Очікується, що найближчими роками попит на міжнародні авіаперевезення збільшиться, що принесе користь авіакомпаніям США з великою мережею міжнародних маршрутів.

Також, авіаційна промисловість України та США відіграє важливу роль в економіці, створюючи робочі місця і стимулюючи зростання ВВП. Очікується, що найближчими роками пасажиропотік в Україні збільшиться завдяки економічному зростанню і доступності повітряного транспорту. Витрати на робочу силу і паливо в Україні нижчі, ніж у розвинених країнах, що може підвищити конкурентоспроможність авіакомпаній. Уряд України зробив кроки з підтримки розвитку авіаційної галузі, включно зі зниженням податків і зборів.

Війна в Україні справила значний вплив на авіаційну галузь України та всього світу, а саме: знищення значної частини українського цивільного авіаційного флоту через бойові дії та російські авіаудари, смерть українських пілотів та авіаційного персоналу, зупинення роботи багатьох українських аеропортів, скасування авіарейсів багатьма авіакомпаніями в Україну та зміна маршрутів польотів для уникнення повітряного простору України.

Можна сказати, що і українська, і американська авіаційна промисловість мають свої переваги та недоліки для інвесторів. Україна пропонує більш високі потенційні темпи зростання, але інвесторам слід враховувати політичні ризики та менш розвинену інфраструктуру. Сполучені Штати пропонують більш стабільне інвестиційне середовище, але конкуренція жорстка, а витрати високі.

## ВИСНОВКИ

Отже, інвестиції в авіаційну галузь можуть мати істотний позитивний вплив як на саму галузь, так і на економіку країни загалом. Інвестиції в цю галузь можуть призвести до створення нових робочих місць у різних галузях, таких як пілотування, технічне обслуговування, авіабудування і туризм. Авіаційна промисловість сприяє економічному зростанню за рахунок стимулювання торгівлі та туризму. Крім того, вона забезпечує зв'язок між різними регіонами країни, що може сприяти розвитку бізнесу та інвестицій. Інвестиції в авіацію можуть бути вигідним варіантом для інвесторів, які готові провести дослідження і розробити продуману інвестиційну стратегію. Авіаційна галузь дуже конкурентоспроможна, і інвесторам слід ретельно враховувати конкурентні переваги компаній, у які вони інвестують.

Завдяки великому населенню, розвиненій економіці та високому рівню життя, Сполучені Штати мають величезний і зростаючий ринок авіаперевезень. Авіакомпанії США є лідерами у сфері міжнародних подорожей, що дає їм доступ до ринків, що зростають, по всьому світу. Авіаційна галузь США перебуває в авангарді впровадження нових технологій, як ефективніші літаки, поліпшені системи бронювання та нові моделі обслуговування клієнтів. Також авіаційна галузь США регулюється і підтримується урядом, що забезпечує певну стабільність для інвесторів.

Однак авіаційна галузь чутлива до коливань ділового циклу, що може призвести до зниження попиту та прибутку під час рецесії. Авіакомпанії сильно залежать від цін на паливо, які можуть бути нестабільними і негативно впливати на прибутковість. Авіаційна галузь США підпорядковується суворим державним правилам, які можуть збільшити витрати й обмежити гнучкість.

Інвестиції в авіаційну галузь США можуть бути привабливими для тих, хто шукає довгострокове зростання з потенційно високою прибутковістю. Однак важливо ретельно враховувати супутні ризики, такі як конкуренція, циклічність, ціни на паливо, державне регулювання та геополітична нестабільність, перш ніж ухвалювати інвестиційні рішення. Використання технологічних досягнень, розв'язання проблеми

нестачі робочої сили та зосередження уваги на сталому розвитку матимуть ключове значення для забезпечення плавного та успішного польоту в майбутнє. Авіаційна промисловість є важливою частиною економіки та суспільства США.

Авіаційна галузь робить значний внесок у зовнішню торгівлю, будучи найбільшим ринком міжнародної торгівлі в США. Міжнародна торгівля підтримується повітряними транспортними послугами між країнами. Якщо зазначені вище проблеми не будуть вирішені, сектор і світова економіка зіткнуться з довгостроковими проблемами. Необхідно оновити інфраструктуру авіакомпаній, посилити безпеку і поліпшити якість обслуговування пасажирів, а також впровадити інновації, що дають змогу скоротити витрату палива. Їм також слід розповісти про те, як їхні операції та літаки впливають на навколишнє середовище.

Також, інвестиції в авіаційну промисловість США мають довгу історію динамічного зростання та суттєвого впливу на економіку країни. Інвестиції в дослідження і розробки призвели до розробки сучасних літаків, навігаційних систем та інших технологій, які вплинули на різні галузі промисловості. Повітряний транспорт став більш доступним і зручним, що сприяє глобалізації. Можна сказати, що майбутні інвестиції будуть зосереджені на нових технологіях, стійкості та підвищенні ефективності. Політика уряду відіграватиме важливу роль у формуванні майбутнього галузі.

Сьогодні американська авіаційна промисловість є однією з найбільш передових і конкурентоспроможних у світі. Уряд США відіграв важливу роль у розвитку авіаційної промисловості, надаючи гранти, контракти та дослідження. Американські компанії постійно розробляють нові технології, щоб зробити літаки швидшими, ефективнішими та безпечнішими. Крім того, авіаційна промисловість США є глобальною галуззю: компанії експортують літаки та комплектуючі по всьому світу. Очікується, що найближчими роками авіаційна галузь США продовжить зростати, що зумовлено зростаючим попитом на авіап перевезення з боку пасажирів і вантажовідправників. Ключові тенденції галузі включають розробку більш екологічно чистих літаків, використання безпілотних літальних апаратів і використання штучного інтелекту.

Загалом авіаційна промисловість США має значний потенціал для залучення інвестицій. Однак для інвесторів, які розглядають можливість інвестування в авіаційну галузь США, важливо провести ретельне дослідження і ретельно розглянути як переваги, так і потенційні ризики.

Авіаційна промисловість України та США відіграє важливу роль в економіці, створюючи робочі місця і стимулюючи зростання ВВП. Авіаційна інфраструктура США добре розвинена й ефективна, з великою мережею аеропортів і авіакомпаній.

Для залучення інвестицій вирішальне значення має сприятливий інвестиційний клімат, заснований на верховенстві закону, захисті власності та передбачуваному нормативному середовищі.

В той же час війна в Україні негативно вплинула на світову авіаційну промисловість. Це призвело до жорстких обмежень, зростання цін, перебоїв та руйнуванням, зупинення роботи багатьох українських аеропортів, скасування авіарейсів багатьма авіакомпаніями в Україну та зміна маршрутів польотів для уникнення повітряного простору України. Наслідки війни для авіаційної промисловості відчуватимуться ще довгі роки. Відновлення авіаційної промисловості України залежатиме від тривалості війни і ступеня шкоди інфраструктурі, при цьому очікується, що ціни на квитки також зростуть у довгостроковій перспективі через збої в транспортних ланцюжках поставок і зростання цін на паливо. Реалізація цих заходів суттєво підвищить інвестиційну привабливість української авіаційної галузі, що сприятиме її розвитку, створенню робочих місць та економічному зростанню країни.

Можна сказати, що і українська, і американська авіаційна промисловість мають свої переваги та недоліки для інвесторів. Україна пропонує більш високі потенційні темпи зростання, але інвесторам слід враховувати політичні ризики та менш розвинену інфраструктуру. В той же час, Сполучені Штати пропонують більш стабільне інвестиційне середовище, але конкуренція жорстка, а витрати високі.

## СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30.
2. Закон України «Про транспорт»: від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. Ст. 536.
4. Андрушків І. П. Оцінка рентабельності транспортної галузі України та шляхи її підвищення за допомогою активізації інвестиційної діяльності. Бізнес Інформ. – 2022. – №1– С. 205-210.
5. Атамась Г. П. Інвестиційна діяльність підприємств у короно-кризисних умовах / Галина Павлівна Атамась, Ольга Павлівна Петренко // Галицький економічний вісник. – Т.: ТНТУ, 2022. – Том 75. – № 2. – С. 7–14.
6. Брусакова О. В. «Зарубіжний досвід державного регулювання в галузі авіаційного транспорту та можливості його використання в Україні». – 2020. – С. 69-70.
7. Брусакова О. В. Сутність та особливості державного регулювання в галузі авіаційного транспорту / Оксана Валеріївна Брусакова // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. – 2020. – № 2 (89). – С. 104-115.
8. Бугайко Д. О., Гуріна Г. С., Заблоцька Р. О., Корж М. В., Сидоренко К. В. Світовий ринок технологій у сфері авіації як форма реалізації міжнародних науково-технологічних відносин // Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки". – 2022. – №12. – С. 99-110.
9. Висоцька М.П. Аналіз і перспективи розвитку цивільної авіації України / М.П.Висоцька // Стратегія розвитку України: наук. журн. – К.: НАУ, 2019. № 1. – С. 94-99.
10. Віблій П. І. Інвестиційний потенціал України в умовах війни / Петро Іванович Віблій, Анна Андріївна Блавт // Галицький економічний вісник. — Т. : ТНТУ, 2023. — Том 82. — № 3. — С. 80–89.

11. Віблій П. І., Лащик І. І., Задорожнюк Л. Р. // Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: тези доповідей XXVII Міжнародної науково-практичної конференції MicroCAD-2019 (Харків, 15–17 травня 2019 р.) : у 4 ч. – Ч. 3 - Харків : Планета-Принт. – С. 112.
12. Гаража О. П., Шевчук Д. О., Кулик Л. С. Трудові ресурси авіаційної галузі України: стан та перспективи //Вісник Вінницького політехнічного інституту. – 2023. – №6. – С. 71-77.
13. Горбачова О. М. Конкуреноспроможність української авіатранспортної системи / О. М. Горбачова, Л. О. Савчук // Науковий погляд: економіка та управління, 2019. – № 1 (63). – С. 90 – 95.
14. Горник В. Г., Сімак С. В. Проблеми залучення іноземних інвестицій в економіку та їх вплив на безпеку та обороноздатність України // Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права. – 2023. – №1. – С. 42-47.
15. Досужий В. А. Порівняльний аналіз професійної підготовки операторів безпілотних авіаційних систем у США та в Україні. – 2020. – С. 244-271.
16. Красножон В. О. Професійна підготовка майбутніх авіаційних диспетчерів у льотних навчальних закладах США / В. О. Красножон // Модернізація професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі: монографія / кол. авторів; за ред. Т. С. Плачинди. – Кропивницький: «Поліум», 2020. – С. 272-315.
17. Набок І.І. Інтеграція України у спільний авіаційний простір ЄС/ І.І.Набок// Угода про асоціацію з ЄС як інструмент забезпечення стійкості економіки України: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (25-26 листопада 2021 року, м. Київ) у 2 частинах. К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Навчально-науковий інститут міжнародних відносин, Центр досконалості Жана Моне, 2022. – Ч.2. – С. 39-42.
18. Набок І.І. Міжнародне співробітництво України в авіаційній сфері // АВІА-2021: тези доповідей XV міжнародної науково-технічної конференції. Національний авіаційний університет. – Київ, 2021. – С. 25.1-25.3.
19. Набок І.І. Проблеми відновлення світової авіаційної галузі внаслідок коронавірусної кризи / Modern international relations: topical problems of theory and

practice: collective monograph / Faculty of International Relations of the National Aviation University; under general editorship of W. Welskopa, Y.O. Voloshin. Lodz : Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu i Nauk o Zdrowiu w Łodzi, 2021. С. 186–192.

20. Підлубна О. М. «Особливості організації професійної підготовки майбутніх пілотів у США». –2020. – С. 316-342.

21. Салоїд С. В., Редько К. Ю. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем // Агросвіт. 2021. № 3. С. 50–54.

22. Сидоренко К. В., Мандра В. В., Герман А. Л. Вплив криз на функціонування світового ринку авіаційних перевезень // Економічний простір. – 2024. – №190. – С. 19-27.

23. Сидоренко К.В., Ісмаїлзаде Ф.Н. Дослідження інструментів і механізмів фінансування та управління конкурентоспроможністю міжнародних аеропортів на світовому ринку // Стратегія розвитку України, 2019. – № 1. –С. 177–184.

24. Сидоренко К.В., Полтавська Д.О. Світовий досвід та сучасні особливості фінансування інноваційної діяльності в авіакосмічному секторі // Економічний простір, 2021. – № 176. – С. 20–27.

25. Славкова Алла. Інвестиційна привабливість України: реалії в умовах війни та перспективи повоєнної відбудови // Економіка та суспільство. – 2023. – №56. – С. 1-12.

26. Соколова З., Набок І., Прокоп'єва А., Сидоренко К., Бойчук Д., Родіонов П. – 2022. Аналіз ефектів утілення угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України в довоєнний період // Financial and credit activity problems of theory and practice, 6(47), pp. 400-423.

27. Товмасян В. Р. Перспективні напрями розвитку авіаційного підприємства в сучасних умовах функціонування авіаційної галузі // Економіка та держава. – 2020. – №12. – С. 40–44.

28. Цебенко Н. М. Економічна діяльність авіаційної галузі України: аналіз та виклики // Вчені записки. – 2024. – С. 164-169.

29. Adedoyin Festus Fatai. The effects of air transportation, energy, ICT and FDI on economic growth in the industry 4.0 era: Evidence from the United States. *Technological Forecasting and Social Change* 160. – 2020. – 120-297.
30. Akron S. Economic policy uncertainty and corporate investment: Evidence from the US hospitality industry // *Tourism Management*. – 2020. – № 77. – P. 1-10.
31. Alfaro Laura, Jasmina Chauvin. Foreign direct investment, finance, and economic development. *Faculty & Research* 1. – 2020. – P. 231-258.
32. De Neufville Richard. Airport systems planning, design, and management. *Air Transport Management*. Routledge. – 2020. – P. 79-96.
33. Dube K., Nhamo G., Chikodzi D. COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry // *Journal of Air Transport Management*. – 2021. – T. 92. – 102-022.
34. Gavrysh Oleg, Anna Kukharuk, Iuliia Gavrysh. Innovative determinants of the investment attractiveness of a country: the case of Ukraine. *Marketing of Scientific and Research Organizations* 44.2 (2022): – P. 21-40.
35. Gonzalez-Garay Andres. Unravelling the potential of sustainable aviation fuels to decarbonise the aviation sector. *Energy & Environmental Science* 15.8. – 2022. – 3291-3309.
36. Hasan Md Arif. Climate change mitigation pathways for the aviation sector. *Sustainability* 13.7. – 2021. – 3656.
37. Jain Trishala. An Analysis of COVID-19's Impact on US Aviation. No. NASA/CR-20205011851. – 2020.
38. Jami Pour Mona, Mahnaz Hosseinzadeh, Maryam Moradi. IoT-based entrepreneurial opportunities in smart transportation: a multidimensional framework // *International Journal of Entrepreneurial Behavior & Research* 30.2/3. – 2024. – P. 450-481.
39. Kharazishvili Yurii. Strategic scenarios of the post-war recovery of the aviation transport sustainable development: The case of Ukraine. *Virtual Economics* 5.3. – 2022. – P. 7-30.

40. Kulikov Petro. Post-war economy of Ukraine: Innovation and investment development project. – 2022. – P. 943-959.
41. Lai Yat Yin. Analysing the opportunities and challenges for mitigating the climate impact of aviation: A narrative review. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 156. – 2022. – 111-972.
42. Lenaerts Bert, Florian Allroggen, Robert Malina. The economic impact of aviation: A review on the role of market access. *Journal of Air Transport Management* 91. – 2021. – 102-000.
43. Muddasir Muhammad. The impact of macroeconomic factors on the European travel and leisure sector: the context of Russo–Ukrainian war. *Tourism Review*. – 2024. – P. 337-356.
44. Papatheodorou Andreas. A review of research into air transport and tourism: Launching the *Annals of Tourism Research Curated Collection on Air Transport and Tourism*. *Annals of Tourism Research* 87. – 2021. – 103-151.
45. Polishchuk Volodymyr. A fuzzy model of risk assessment for environmental start-up projects in the air transport sector. *International journal of environmental research and public health* 16.19. – 2019. – P. 35-73.
46. Ryley Tim, Stefan Baumeister, Liese Coulter. Climate change influences on aviation: A literature review. *Transport Policy* 92. – 2020. – P. 55-64.
47. Sales Michael, Sebastiaan Scholte. *Air cargo management: Air freight and the global supply chain*. Routledge. – 2023. – 256 p.
48. Stekler H. O. *The structure and performance of the aerospace industry*. – Univ of California Press. – 2023. – 246 p.
49. Tolcha Tassew Dufera, Svein Brathen, Johan Holmgren. Air transport demand and economic development in sub-Saharan Africa: Direction of causality. *Journal of Transport Geography*. – 2020. – №86. – 102-771.
50. Ukwandu E. Cyber-security challenges in aviation industry: A review of current and future trends // *Information*. – 2022. – №. 3. – P. 146.
51. Vasigh Bijan, Zane C. Rowe. *Foundations of airline finance: Methodology and practice*. Routledge. – 2019. – 678 p.

52. Wensveen John. Air Transportation: A Global Management Perspective. Routledge. – 2023. – 762 p.
53. Zhang Fangni, and Daniel J. Graham. «Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and causal relationships». Transport Reviews 40.4. – 2020. – P. 506-528.
54. [https://commission.europa.eu/index\\_en](https://commission.europa.eu/index_en) – офіційний сайт Європейської комісії.
55. <https://www.iata.org> – офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).
56. <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> – офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації.
57. <https://aci.aero> – офіційний сайт Міжнародної ради аеропортів (ACI).
58. <https://www.airlines.org> – офіційний сайт Airlines for America.
59. <https://www.alaskaair.com> – офіційний сайт магістральної авіакомпанії Alaska Airlines.
60. <https://www.atlasair.com> – офіційний сайт авіакомпанії Atlas Air.
61. <https://www.delta.com> – офіційний сайт авіакомпанії Delta Air Lines .
62. <https://www.sita.aero> – офіційний сайт компанії SITA.
63. 2023 Investment Climate Statements: Ukraine [Electronic resource]. – Access: <https://www.state.gov/reports/2023-investment-climate-statements/ukraine/>.
64. Airlines market size, share & trends [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/airlines-market-size-share-trends-analysis-report-2030-ashley-hancock-nqvtf>.
65. Aviation Investments [Electronic resource]. – Access: <https://fastercapital.com/content/Aviation-Investments--Exploring-the-Potential-of-AirPocketStock.html>.
66. Commercial aviation [Electronic resource]. – Access: <https://www.grupooneair.com/analysis-global-growth-commercial-aviation>.

67. Contemporary issues of the US aviation industry [Electronic resource]. – Access: <https://medium.com/@omoleay/contemporary-issues-of-the-us-aviation-industry-3b28b96a2fa8>.
68. Firm value in the airline industry [Electronic resource]. – Access: <https://www.nature.com/articles/s41599-023-01644-8>.
69. High-Flying Investments: Opportunities in Ukraine’s Private Aviation Sector [Electronic resource]. – Access: <https://good-time-invest.com/blog/high-flying-investments-opportunities-in-ukraines-private-aviation-sector>.
70. How to attract international partners to Ukraine’s vital defense sector [Electronic resource]. – Access: <https://businessukraine.ua/haluk-bayraktar-how-to-attract-international-partners-to-ukraines-vital-defense-sector>.
71. How U.S. aviation infrastructure works [Electronic resource]. – Access: <https://www.cfr.org/backgrounders/how-us-aviation-infrastructure-works>.
72. Innovative airline operations: baggage management [Electronic resource]. – Access: <https://www.oag.com/blog/innovative-airline-operations-baggage-management>.
73. Investing in airline stocks in 2024 [Electronic resource]. – Access: <https://www.fool.com/investing/stock-market/market-sectors/industrials/airline-stocks/>.
74. Investing in Aviation [Electronic resource]. – Access: <https://www.cirium.com/thoughtcloud/4-questions-to-ask-yourself-when-investing-in-aviation>.
75. Investment Decision-Making in Organizations [Electronic resource]. – Access: <https://studycorgi.com/investment-decision-making-in-organizations/>.
76. Investment Strategies for Success in the Aviation Industry [Electronic resource]. – Access: [https://www.linkedin.com/pulse/5-investment-strategies-success-aviation-industry-espiridi?trk=public\\_post\\_main-feed-card\\_feed-article-content](https://www.linkedin.com/pulse/5-investment-strategies-success-aviation-industry-espiridi?trk=public_post_main-feed-card_feed-article-content).
77. Rapid growth in the US aviation industry means opportunities for suppliers [Electronic resource]. – Access: <https://www.aircraftinteriorsinternational.com/industry-opinion/rapid-growth-in-the-us-aviation-industry-means-opportunities-for-suppliers.html>.
78. The airline industry is taking flight once again [Electronic resource]. – Access: <https://www.axa-im.com/investment-institute/future-trends/tech-shapes-future-flight-heres-how-investors-can-get-board>.

79. The highs and lows of investing in the airline industry [Electronic resource]. – Access: <https://finimize.com/content/investment-going-places>.
80. The Impact of the Aviation Industry on the Economy [Electronic resource]. – Access: <https://www.elysiumhr.com/2024/the-impact-of-the-aviation-industry-on-the-economy/#:~:text=The%20aviation%20industry%20plays%20a,it%20catalyzes%20economic%20development%20worldwide>.
81. The key factors driving growth in the global aviation industry [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/key-factors-driving-growth-global-aviation-industry-murugan>.
82. The state of the aviation industry in 2023 [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/state-aviation-industry-2023-challenges-opportunities-mora-zapata-yu2be>.
83. Transportation regulation and deregulation [Electronic resource]. – Access: <https://www.britannica.com/money/transportation-economics/Transportation-regulation-and-deregulation>.
84. U.S. plan for significant aviation investment [Electronic resource]. – Access: <https://www.a-ice.aero/us-plan-for-significant-aviation-investment/>.
85. Understanding the pandemic's impact on the aviation value chain [Electronic resource]. – Access: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/understanding-the-pandemics-impact-on-the-aviation-value-chain>.
86. What are the most important aviation finance and investment trends? [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/advice/3/what-most-important-aviation-finance-investment-trends>.
87. What the aviation industry of Ukraine really needs [Electronic resource]. – Access: <https://ufuture.com/en/what-the-aviation-industry-of-ukraine-really-needs>.
88. Why now is the right time to be investing in the aviation industry? [Electronic resource]. – Access: <https://www.financederivative.com/why-now-is-the-right-time-to-be-investing-in-the-aviation-industry>.