

основні недоліки та переваги, які отримає країна від участі у процесах валютної інтеграції, узагальнено послідовність кроків, необхідних для формування валютного регіону і введення в обіг регіональної валюти.

Надано оцінку контурів валютної регіоналізації майбутньої структури світової валютної системи, де існують регіони, в яких наднаціональна валюта звертається де-юре і де-факто, проаналізовано існуючі ефекти від валютної інтеграції серед країн світу, які можуть утворити регіональні валютні об'єднання.

На підставі дослідження, враховуючи сучасні тенденції розвитку світового господарства, автором запропоновані можливі сценарії розвитку існуючих регіональних валютних об'єднань. Виявлено передумови валютної інтеграції серед країн АСЕАН, Африки, Центральної Америки, країн НАФТА та Карибського басейну.

Ключові слова: *оптимальна валютна зона, валютний союз, валютне угруповання, валютне об'єднання, регіональна валютна інтеграція, критерії конвергенції, індекс інтенсивності внутрішньорегіональної торгівлі, світова валютна система.*

УДК 629.73

О.В. Захарова

РОЗВИТОК СВІТОВОГО АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ПОСИЛЕННЯ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Стаття присвячена дослідженню тенденцій та закономірностей розвитку світового авіаційного транспорту в умовах посилення глобалізаційних процесів. Проведений аналіз ключових показників розвитку світової авіації в їх тісній кореляції з показниками розвитку світового господарства. Виділені ключові аспекти впливу глобалізації на діяльність авіаперевізників.

Ключові слова: *транспорт, авіаційний транспорт, перевезення, глобалізація, світовий економічний простір, ринок авіаперевезень.*

Постановка проблеми. Процеси глобалізації, що мають високий ступінь активності та інтенсивності на сучасному етапі розвитку світового господарства, призводять до формування єдиного глобального економічного простору, в який поступово інтегруються всі національні економіки через торгівлю, прямі іноземні інвестиції, потоки капіталів, міграцію та обмін технологіями. Одним з вагомих факторів, що уможлиблює поширення глобалізаційних процесів є розвиток світової транспортної системи, зокрема авіаційної мережі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Постійний моніторинг стану та тенденцій розвитку світового авіаційного транспорту здійснюється такими міжнародними організаціями, як ІСАО, ІАТА, WTO, World Bank, що відображається у відповідних звітах, аналітичних публікаціях та поновлюваних статистичних базах даних. Серед дослідників, що висвітлюють у своїх наукових публікаціях різні аспекти функціонування світової транспортної системи та її трансформації в контексті сучасних реалій світогосподарського розвитку, слід зазначити таких: І. Геєць, В. Єлагін, В. Загорулько, В. Коба, В.В. Мізюк, А. Новікова С. Подреза, А. Прокоп'єва, О. Чернега, В.Чужиков, Г. Юн та інші. Однак, високий ступінь мінливості економічного середовища та його структури, зростання конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, посилення вимог щодо якісних та цінових характеристик послуг з перевезень призводять до змін характеру та показників функціонування світового транспорту,

зокрема авіаційного, що потребує проведення комплексних та систематичних досліджень у цьому напрямку.

У зв'язку з вище зазначеним метою даного дослідження є визначення специфіки функціонування світового авіаційного транспорту в умовах посилення глобалізаційних процесів та врахування їх впливу на закономірності розвитку ринку авіаперевезень.

Викладення основного матеріалу. Аналіз особливостей розвитку світового авіаційного транспорту дозволяє зробити висновок щодо високої кореляції зростання авіаперевезень та динаміки рівня соціально-економічного розвитку. Так, зміни в особистому доході впливають на рівень купівельної спроможності споживачів, на їх схильність до подорожей, комерційна діяльність і торгівля безпосередньо впливають на попит авіаперевезень. З іншого боку, розгортання інфляційних процесів, що супроводжуються зростанням цін і зниженням купівельної спроможності населення, зростанням безробіття як в промислово розвинених, так і в країнах, що розвиваються, зниженням рівня життя негативно впливають на показники діяльності авіаперевізників. Значно впливає також на розвиток міжнародного повітряного транспорту валютно-фінансова і кредитна стабільність. Таким чином, існує прямолінійна залежність розвитку світового господарства та світових пасажирських та вантажних авіаперевезень (рис. 1).

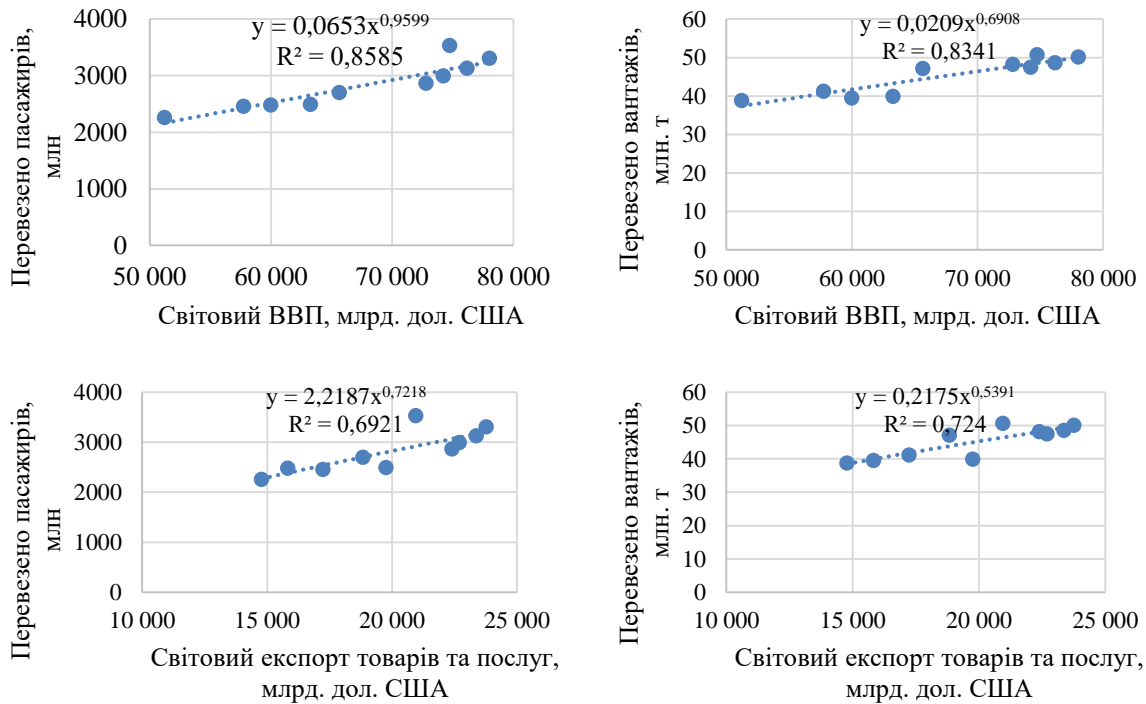


Рис. 1. Залежності обсягів авіаперевезень пасажирів та вантажів від динаміки світового ВВП та світової торгівлі товарами та послугами.

Отже, на основі побудованих залежностей можна зробити висновок, що найбільш тісна кореляція спостерігається між динамікою перевезень пасажирів та вантажів та темпами зростання світового ВВП. Як свідчать коефіцієнти степеневої регресії, кожен відсоток зростання світового ВВП призводить до збільшення попиту на пасажирські авіаперевезення на 0,95% та вантажних авіаперевезень на 0,69%. Динаміка обсягів світової торгівлі у меншому ступені, але також тісно корелює з показниками розвитку світового авіаційного транспорту, причому більш тісний зв'язок виявлено між обсягами вантажних авіаперевезень та обсягами торгівлі. Зростання світового експорту товарів та послуг на 1% обумовлює зростання попиту на пасажирські авіаперевезення на 0,72%,

на вантажні – на 0,54%.

В цілому порівняльний аналіз динаміки показників розвитку світового авіаційного транспорту та показників розвитку світового господарства (табл. 1) показав випереджальний характер розвитку авіаційного транспорту щодо динаміки світового ВВП та світової торгівлі. Так, за останні 10 років якщо світовий ВВП в середньому щорічно збільшувався на 4,3%, а обсяги світової торгівлі – на 3,9%, то обсяги пасажирських авіаперевезень зростали на 5,1%. З урахуванням уповільнених темпів економічного зростання та скорочення світового ВВП у 2015 р. на 4,2% та обсягів торгівлі на 11,9% темп випередження авіаперевезень суттєво збільшився. За останні п'ять років 2011-2015 рр. середньорічний темп зростання авіаперевезень склав 5,4% порівняно з 0,7% зростання світового ВВП та 1,6% середньорічного скорочення світової торгівлі.

Світовий пасажирський трафік у 2015 р. збільшився на 6,8% порівняно з 2014р., що є найбільшим зростанням протягом останніх п'яти років, що викликано насамперед активним зростанням перевезень в таких регіонах як Близький Схід (на 7,5% в середньому) та Азіатсько-Тихоокеанський регіон (8,9% зростання).

Таблиця 1

Динаміка показників розвитку світового господарства та авіаційного транспорту

Роки	Перевезено пасажирів		Перевезено вантажів		Світовий ВВП		Світова торгівля (експорт товарів та послуг)	
	млн.	Темп приросту, %	млн. т	Темп приросту, %	млрд. дол.	Темп приросту, %	млрд. дол.	Темп приросту, %
2006	2257		38,8		51 213		14 768	
2007	2456	8,8	41,2	6,2	57 742	12,7	17 233	16,7
2008	2492	1,5	39,9	-3,2	63 262	9,6	19 755	14,6
2009	2482	-0,4	39,5	-1,0	59 973	-5,2	15 827	-19,9
2010	2698	8,7	47,1	19,2	65 645	9,5	18 832	19,0
2011	2863	6,1	48,2	2,3	72 807	10,9	22 393	18,9
2012	2996	4,6	47,5	-1,5	74 222	1,9	22 694	1,3
2013	3130	4,5	48,6	2,3	76 176	2,6	23 375	3,0
2014	3308	5,7	50,1	3,1	78 037	2,4	23 769	1,7
2015	3533	6,8	50,7	1,2	74 753	-4,2	20 951	-11,9

Серед основних регіональних ринків авіаперевезень найбільше зростання 20,2% попиту демонструє Індія. Незважаючи на уповільнення економічної активності у світі в цілому обсяги пасажирських авіаперевезень залишаються стабільно зростаючими за рахунок збереження низьких тарифів в сегменті бюджетних авіаперевезень, що щорічно зростає, та падіння цін на енергоринках.

В цілому в регіональній структурі як пасажирських, так і вантажних авіаперевезень (рис.2) найбільшу питому вагу займає Азіатсько-Тихоокеанський регіон 31,9% та 39,5% відповідно у 2015 р., Європейський регіон – 26,7% та 21,8% та Північноамериканський регіон – 24,7% та 19,9%. Однак, слід зазначити, що в структурі міжнародних пасажирських авіаперевезень 37,2% за даними 2015р. (порівняно з 40,2% у 2006 р.) належить Європі.

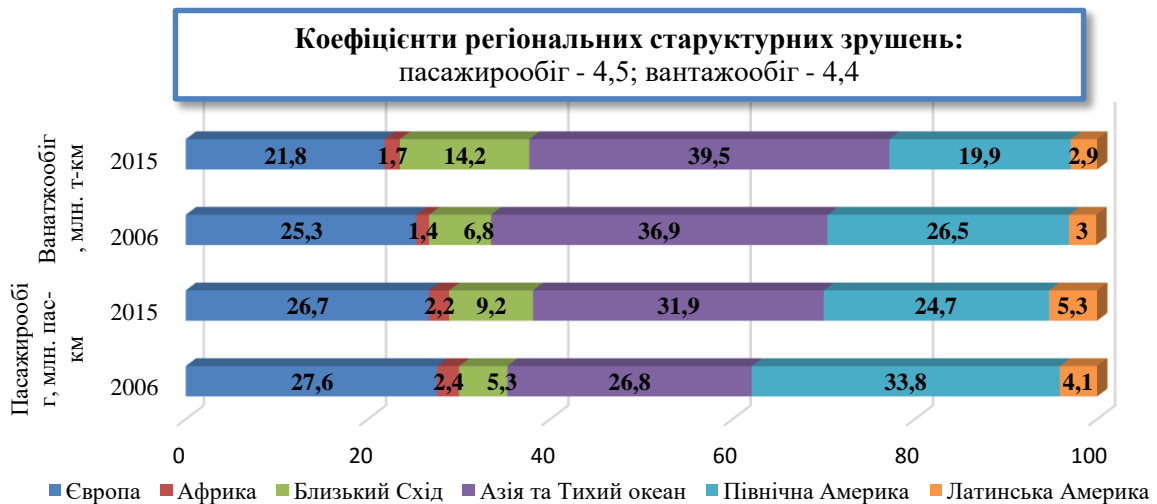


Рис. 2. Регіональна структура світових авіаційних перевезень, % [4]

Оцінка структурних зрушень дозволяє зробити висновок щодо незначних змін за останні 10 років в структурі як пасажирських, так і вантажних перевезень (4,5 та 4,4 в.п. в середньому відповідно), які склалися за рахунок зростання частки країн Азії та Тихого океану на 5,1% в пасажирських перевезеннях та на 2,6% в вантажних перевезеннях, країн Близького Сходу – на 3,9% та 7,4% відповідно та скорочення частки країн Північної Америки – на 9,1% та 6,6% відповідно.

Тісно взаємопов'язані тенденції розвитку світового авіаційного транспорту та світової туристичної галузі (рис. 3), що мають однакові тенденції розвитку з певним темпом випередження зростання міжнародних авіаперевезень порівняно зі зростанням міжнародних туристичних прибуттів. Найбільшу частку в структурі 37,2% займає Європа, а найбільш швидко зростаючим регіоном в аспекті розвитку міжнародних авіаперевезень є регіон Близького Сходу.

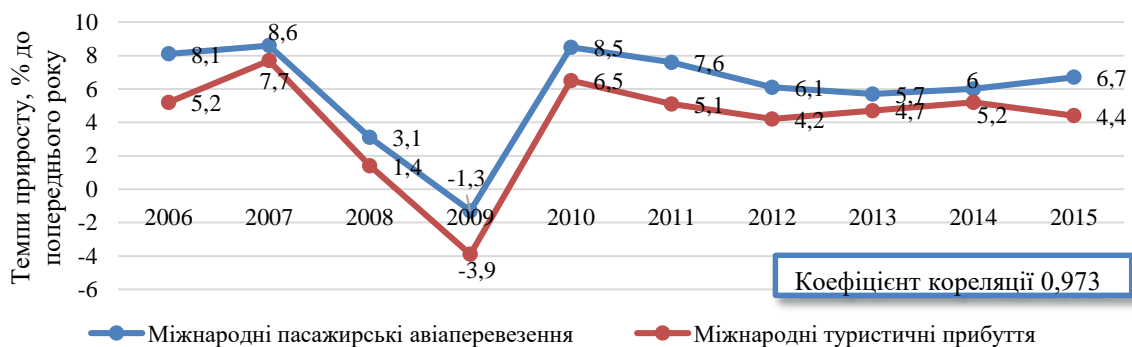


Рис. 3. Динаміка міжнародних пасажирських авіаперевезень та туристичних прибуттів [12]

Найбільш популярними напрямками авіаперевезень є ринки пасажирських авіаперевезень, розташовані в азіатському регіоні. В топ 10 найбільш зростаючих ринків в аспекті країна відправлення-країна призначення є ринок внутрішніх перевезень Китаю (приріст 36 млн. пасажирів або 10,6% у 2015 р), Індонезії (22 млн. або 25,4%), Індії (18 млн. або 20%), США (8 млн. або 1,7%), Тайланду (6 млн. або 34%). Популярними напрямками є Китай – Тайланд (5 млн. або 72,9% приросту у 2015р), Китай – Японія (4 млн. або 41,8%). Незважаючи на уповільнення темпів зростання китайської економіки, на Китай та США припадає найбільша кількість подорожей авіатранспортом.

Топ 15 найкрупніших аеропортів світу за кількістю відправлень, обсягами перевезень пасажирів та вантажів представлений в таблиці 2.

Представлені аеропорти забезпечують 12,64% відправлень авіаційним транспортом у світі, 15,11% світових пасажирських авіаперевезень, 73,57% світових вантажних авіаперевезень. За всіма показниками очолюють рейтинги американські та китайські аеропорти.

Що стосується авіакомпаній, що здійснюють перевезення, то 47,6% обсягу перевезень забезпечують American, Delta, United, Emirates, AF-KLM, IAG, Lufthansa Group, china Southern, Southwest, Air China, China Eastern, Cathay Pacific Group, Turkish Airlines, Qantas Group, Singapore Airlines Group. Серед зазначених 15 найкрупніших перевізників 40% припадає на компанії з азіатсько-тихоокеанського регіону [12].

В цілому необхідно зазначити, що авіаційний транспорт є найбільш глобалізованим сегментом світового ринку послуг. Провідні авіакомпанії світу з метою збільшення своєї ринкової частки, розширення маршрутної мережі, збільшення клієнтської бази, як наслідок, досягнення зростання обсягів повітряних перевезень та прибутків, об'єднують свої зусилля шляхом створення стратегічних альянсів.

Основними причинами появи та активного розвитку глобальних авіаційних альянсів є зростання рівня взаємозалежності країн, що спричиняє постійне збільшення попиту на авіаперевезення в світовому масштабі; впровадження країнами політики відкритого повітряного простору, що зумовило жорстку конкуренцію між комерційними авіалініями різних країн світу та унеможливило створення та обслуговування нових маршрутних мереж однією авіакомпанією через необхідність великих витрат та відсутність необхідних ресурсів; зміна потреб клієнтів-пасажирів, що в умовах широкого розповсюдження інформаційних технологій висувають більш високі вимоги щодо якості перельотів, доступності маршрутів та транспортних засобів, вибору рейсів (прямих, з мінімальним часом польоту тощо).

Таблиця 2

Рейтинг найкрупніших аеропортів світу [12]

Аеропорт	Відправлення		Аеропорт	Пасажирообіг		Аеропорт	Вантажообіг	
	тис.	%		млн. пас.	%		млн.т	%
Atlanta GA, US	441,2	1,30	Atlanta GA, US	50,7	1,44	Hong Kong, CN	4,4	8,68
Chicago IL, US	437,6	1,29	Beijing, CN	45	1,27	Memphis TN, US	4,3	8,48
Dallas/Fort Worth TX, US	340,6	1,00	Dubai, AE	39	1,10	Shanghai, CN	3,2	6,31
Los Angeles CA, US	327,8	0,96	Chicago IL, US	38,5	1,09	Anchorage AK, US	2,6	5,13
Beijing, CN	295,1	0,87	Tokyo, JP	37,7	1,07	Dubai, AE	2,5	4,93
Denver CO, US	270,6	0,80	London, GB	37,5	1,06	Incheon, KR	2,5	4,93
Charlotte NC, US	270,5	0,80	Los Angeles CA, US	37,4	1,06	Louisville KY, US	2,3	4,54
Las Vegas NV, US	265,2	0,78	Hong Kong, CN	34,2	0,97	Tokyo, JP	2,1	4,14
Houston TX, US	251,4	0,74	Paris, FR	32,9	0,93	Taipei, CN	2	3,94
Paris, FR	237,9	0,70	Dallas/Fort Worth TX, US	32	0,91	Frankfurt, DE	2	3,94
London, GB	237,1	0,70	Istanbul, TR	30,9	0,87	Miami FL, US	2	3,94
Frankfurt, DE	234,1	0,69	Frankfurt, DE	30,5	0,86	Beijing, CN	1,9	3,75
Amsterdam, NL	232,8	0,68	Shanghai, CN	30	0,85	Paris, FR	1,9	3,75
Istanbul, TR	232,4	0,68	Amsterdam, NL	29,1	0,82	Singapore, SG	1,8	3,55
Shanghai, CN	224,1	0,66	New York NY, US	28,4	0,80	Los Angeles CA, US	1,8	3,55
Світ	34017	12,64	Світ	3533	15,11	Світ	50,7	73,57

Об'єднання авіаперевізників у глобальний стратегічний альянс забезпечує можливість формування та надання спільних продуктів, а саме: стиківка рейсів за гнучкими і зручними графіками; зменшення кількості терміналів при пересадці на інший рейс; вільна реєстрація; зали очікування в аеропортах по всьому світу; міжнародне визнання статусу; висока частота інтегрованих програм польоту [8].

Слід зазначити, що 61,2% світового ринку пасажирських авіаперевезень обслуговують три найкрупніші стратегічні альянси Star Alliance, SkyTeam и Oneworld (табл. 3). Star Alliance є найбільш представницьким авіаційним альянсом у світі, першим по-справжньому глобальним об'єднанням авіакомпаній, що запропонувало клієнтам перельоти по всьому світу та максимальний комфорт в процесі обслуговування. Члени альянсу здійснюють рейси до більшої кількості дестинацій, ніж будь-які інші авіаційні альянси в світі, що означає легше подорожування та швидкий зв'язок. SkyTeam є другим за величиною альянсом, що впродовж останнього десятиріччя демонструє найбільш високі темпи зростання показників діяльності, зокрема кількості рейсів, пунктів призначення, розширення присутності на глобальному ринку перевезень. Oneworld став першим глобальним стратегічним альянсом авіаперевізників з централізованим менеджментом, що реалізується створеною управлінською групою One World Management Company. Також Oneworld є єдиним авіаційним альянсом, що має повне охоплення Австралії («Quantas»).

Таблиця 3

Найкрупніші глобальні стратегічні альянси авіаперевізників [1-3]

Альянс	Рік заснування	Кількість членів	Компанії засновники	Частка на світовому ринку пасажирських перевезень, % (2015р)
Star Alliance	1997	28	Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways International, United Airlines	23,0
SkyTeam	2000	20	Aeromexico, Air France, Delta Air Lines, Korean Air	20,4
Oneworld	1999	15	American Airlines, British Airlines, Canadian Airlines, Cathay Pacific Airways, Quantas Airlines	17,8

Показники діяльності ключових глобальних альянсів світу наведені в таблиці 4. Так, компанії, що входять до стратегічних альянсів обслуговують більше 1000 дестинацій. Компанії Star Alliance володіють 4657 літаками, що щоденно здійснюють 18500 рейсів в 1330 аеропортах в 192 країнах світу, щорічно обслуговуючи 641,1 млн. пасажирів. SkyTeam щоденно виконує більше 17 тис. рейсів 3054 літаками по 177 аеропортам в 177 країнах світу. Oneworld здійснює 13,8 тис. рейсів щоденно у 1016 аеропортах в 161 країнах світу.

Таблиця 4

Показники розвитку діяльності глобальних стратегічних альянсів (станом на 01.01.2016 р.) [1-3]

Альянс	Кількість напрямків	Країни призначення	Кількість аеропортів	Кількість відправлень (щоденно)	Парк літаків	Кількість перевезених пасажирів, млн. осіб (2015р.)
Star Alliance	>1000	192	1330	18500	4657	641,1
SkyTeam	>1000	177	1062	17343	3054	665,4
Oneworld	>1000	161	1016	13814	3560	557,4

В усіх трьох альянсах представленні авіакомпанії США, Китаю та Іспанії, а в двох із них - Великобританії, Фінляндії, Японії, Південної Кореї і Мексики, що характеризуються наявністю значних обсягів перевезень та розміщенням авіакомпаній-членів альянсів у трьох основних регіонах світового ринку: Європі, Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Північній Америці і знаходженням в цих країнах великих перевізників.

Характерною особливістю глобальних альянсів можна назвати лідирування і заняття провідних позицій в них переважно класичних магістральних перевізників і незначну питому вагу низькотарифних авіакомпаній, що набирають силу. Це говорить, з одного боку, про прихильність історичному корінню, адже ініціаторами утворення альянсів виступили традиційні європейські та американські перевізники, історія яких налічує не одне десятиліття, а з іншого боку, вони ж нерідко стають материнськими компаніями своїх низькотарифних дочірніх авіапідприємств, які гнучкіші та більш сприйнятливі до потреб ринку авіаперевезень, що швидко змінюються. Таким чином, в глобальних альянсах мирно співіснують і доповнюють один одного дві моделі авіаперевізного бізнесу: класична й низькотарифна [5].

Однак, останніми роками з'являються нові авіаційні альянси, що належать до низькотарифної моделі авіабізнесу та утворені компаніями з азіатсько-тихоокеанського регіону чи спрямовані на його обслуговування. До таких альянсів належать Value Alliance (створено у 2016 р. 8 низькотарифними перевізниками, що обслуговують азіатсько-тихоокеанські авіалінії), U-FLY Alliance (створено у 2016 р. чотирма китайськими перевізниками та орієнтовані на обслуговування Китаю та інших країн Південно-Східної Азії) та Vanilla Alliance (створено у 2015 р. з метою поліпшення сполучення з країнами регіону Індійського океану п'ятьма перевізниками).

Таким чином, слід зазначити, що прогрес, що продовжується, в розвитку високошвидкісного наземного транспорту, насамперед залізничного, може в довгостроковій перспективі привести до домінування на традиційному ринку вже низькотарифних перевізників і їх інтегральної кооперації з іншими видами транспорту. Наприклад, альянс Oneworld і Deutsche Bahn (DB), найбільший залізничний оператор Європи і стратегічний партнер IATA, обслуговуючий тільки в Німеччині понад 6000 станцій, співробітничать в галузі комбінованих перевезень з використанням авіаційного і залізничного видів транспорту. DB пропонує пасажиром скористатися послугами високошвидкісного потяга Intercity-Express (ICE), що розвиває швидкість до 300 км/год. і зв'язує багато міст Німеччини з Австрією, Бельгією, Данією, Францією, Угорщиною, Нідерландами і Швейцарією. Однією з причин такого партнерства є менше число членів цього альянсу з Європи (5 авіакомпаній) в порівнянні з іншими двома: Star Alliance (12) і SkyTeam (7), формування замкнутого технологічного ланцюга транспортно обслуговування клієнтів і збільшення числа учасників програм заохочення пасажирів, що часто літають [6].

Висновки. Розвиток світового авіаційного транспорту стимулює економічне зростання, перш за все за рахунок відповідного збільшення переміщення потоків товарів, людей, капіталу, технологій та ідей. Для споживачів авіатранспорт створює умови для більш високої мобільності та збереження часу на подорожі. За останні 20 років кількість напрямків, що поєднують різні міста та країни подвоїлася та склала 16600 за даними 2015 р., а ціна послуг авіатранспорту має понижувальний тренд, що ще більше популяризує цей вид транспорту серед споживачів транспортних послуг. Авіатранспорт є інфраструктурною складовою активізації світової торгівлі та міжнародного туризму, є сегментом світової економіки, в якій створено більш ніж 63 млн. робочих місць та створюється більш 2,7 трлн. світового ВВП.

У найближчий перспективі глобальний ринок авіап перевезень характеризуватиметься посиленням процесів кооперації та активізацією розвитку стратегічних альянсів, ключові позиції серед яких зберігатимуть Star Alliance, SkyTeam та Oneworld, що надаватимуть послуги, що максимально відповідатимуть потребам пасажирів в умовах глобалізації, але й рівень конкуренції між ними зберігатиметься на достатньо високому рівні, що обумовлюватиме появу нових форм співпраці як з іншими компаніями, що належать до категорії низькотарифних, так і з підприємствами інших видів транспорту.

Список використаної літератури

1. Авіаційний альянс «Oneworld» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oneworld.com>; Aviatsiyni aliants «Oneworld» [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.oneworld.com>
2. Авіаційний альянс «SkyTeam» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.skyteam.com>; Aviatsiyni aliants «SkyTeam» [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.skyteam.com>
3. Авіаційний альянс «Star Alliance» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.staralliance.com>; Aviatsiyni aliants «Star Alliance» [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.staralliance.com>
4. Годовой доклад международной организации гражданской авиации в 2015 г. [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>; Godovoy doklad mezhdunarodnoy organizatsii grazhdanskoй aviatsii v 2015 g. [elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>
5. Корнілова Н.В. Глобальні стратегічні альянси авіап перевізників / Н.В. Корнілова // Географія та туризм. - 2014. - Вип. 27. - С. 55-63. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2014_27_9; Kornilova N.V. Hlobalni stratehichni aliantsy aviapereviznykiv / N.V. Kornilova // Neohrafiia ta turyzm. - 2014. - Vyp. 27. - S. 55-63. - Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2014_27_9
6. Мировые авиационные альянсы: вчера и сегодня глобального партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: – <http://www.ato.ru/content/mirovyeaviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>; Mirovye aviatsionnye alyansy: vchera i segodnya globalnogo partnerstva [Yelektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: – <http://www.ato.ru/content/mirovyeaviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>
7. Михальченко І. Сучасні тенденції розвитку глобального ринку авіап перевезень пасажирів / Г. Юн, С. Литвиненко, І. Михальченко та ін. // Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки і розвитку транспортних систем: монографія / за заг. ред. Г.М. Юна та С.Л. Литвиненка. – К.: Логос, 2011. – С. 7–13; Mykhalchenko I. Suchasni tendentsii rozvytku hlobalnoho rynku aviaperevezen pasazhyriv /H. Yun, S. Lytvynenko, I. Mykhalchenko ta in. // Problemy ta perspektyvy orhanizatsii aviatsiinykh perevezen, zastosuvannia aviatsii v haluziakh ekonomiky i rozvytku transportnykh system: monohrafiia / za zah. red. H.M. Yuna ta S.L. Lytvynenka. – K.: Lohos, 2011. – S. 7–13.
8. Подреза С.М. Авіаційні альянси як наслідок глобалізації економіки в світовій авіації / С.М, Подреза, В.О. Новак, Г.С. Гуріна // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010. – Вип. 28. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/210>; Podrieza S.M. Aviatsiini aliantsy yak naslidok hlobalizatsii ekonomiky v svitovii aviatsii / S.M, Podrieza, V.O. Novak, H.S. Hurina

// Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury. – 2010. – Вуп. 28. – Rezhym dostupu: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/210>

9. Прогноз развития воздушного транспорта до 2025 года / Международная организация гражданской авиации, 2007 [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aerohelp.ru/data/432/Cir313.pdf>; Prognoz razvitiya vozdušnogo transporta do 2025 goda / Mezhdunarodnaya organizatsiya grazhdanskoj aviatsii, 2007 [elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.aerohelp.ru/data/432/Cir313.pdf>

10. Смерічевський С.Ф. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень / С.Ф. Смерічевський, І.Г. Михальченко // Науковий вісник Ужгородського університету, серія «Економіка». – 2015. – Вип. 2 (46). – С. 29-37; Smerichevskiy S.F. Osoblyvosti transformatsii svitovoho rynku aviatsiinykh perevezen / S.F. Smerichevskiy, I.H. Mykhalchenko // Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu, seriia «Ekonomika». – 2015. – Вуп. 2 (46). – С. 29-37.

11. Aviation benefits beyond borders/ Air Transport Action Group, 2014 [electronic resource]. – URL: http://aviationbenefits.org/media/149668/abbb2016_full_a4_web.pdf

12. Economic development 2015: Air Transport Yearly Monitor [electronic resource]. – URL: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/Air-Traffic-Monitor.aspx>

13. Mykhalchenko I. The Evolution of Air Service Agreements / I. Mykhalchenko // Europejska Nauka XXI Powieka – 2014: materialy X miedzyn. nauk.-prakt. konferencji, 07-15 maja 2014 roku: tezy ref. – Przemysl (Praha): Nauka I studia, 2014. – С. 5-7.

O. Zakharova

WORLD AIR TRANSPORT DEVELOPMENT IN TERMS OF GLOBALIZATION PROCESSES INTENSIFICATION

The article investigates the trends and patterns of the global air transport development in terms of globalization processes intensification. The analysis of the world air transport key indicators development in close correlation with the global economy indicators development is made. The key aspects of the globalization impact on the air carriers activity are dedicated.

World passenger traffic is growing in the last years. The growth in 2015 reached the highest level after the post-recession rebound in 2010. The regional structure of the world passenger and freight traffic shows that Asia-Pacific accounts for 31,9% and 39,5% respectively, Europe -26,7% and 21,8%, North America - 24,7% and 19,9%. The Middle East remains the fastest growing region.

International tourist arrivals follows the similar yearly trend with international passenger traffic. Europe accounts for the largest share of international passenger traffic at 37,2%. The correlation ratio between international tourist arrivals and international passenger traffic accounts for 0,97.

In terms of aircraft departures more than half of Top 15 airports are US airports, 4 are in Europe, and remaining 2 are in Asia-Pacific. Atlanta ranks the first by number of departures and number of passengers, Hong Kong ranks the first by tonnes of freight. The airports from top 15 provide 12,64% of world aircraft departures, 15,11% of world passenger air traffic and 73,57% of world freight air traffic

In terms of the airline companies, 15 airline groups American, Delta, United, Emirates, AF-KLM, IAG, Lufthansa Group, china Southern, Southwest, Air China, China Eastern, Cathay Pacific Group, Turkish Airlines, Qantas Group, Singapore Airlines Group accounts for 47,6% of world total passenger traffic. Among these carriers, 40% are companies from Asia-Pacific Region.

Aviation's center of gravity continues to shift eastward, with 7 of the top 10 increasing origin-destination passenger markets located in Asia. China's, Indonesia's, India's domestic air passenger markets demonstrate the highest rise in journeys numbers.

Globalization processes lead to formation the global strategic airlines alliance. Today 61,2% of world air passenger market are provided by 3 largest strategic alliances Star Alliance, SkyTeam u Oneworld. The carriers that are the part of strategic alliances work in more than 1000 destinations. Star Alliance operates a fleet of approximately 4657 aircraft, serve more than 1330 airports in 192 countries and carries 641,1 million passengers per year on more than 18500 daily departures. SkyTeam makes more than 17000 daily departures by 3054 aircrafts in 177 airports in 177 countries. Oneworld operates in 1016 airports in 161 countries and carries 13800 daily departures.

Air transport boosts economic development. The ongoing increase in unique city-pair routes has enable a corresponding increase in the flow of goods, people, capital, technology and ideas. The number of unique city-pair connections have exceeded 16600 and almost double the connectivity by air 20 year ago. Another impact of aviation on the wider economy is the influence that increased airline activity has on job creation, in the aviation value chain and in other, related sectors, as spending ripples through the economy. It is estimated that aviation supported 63 million jobs in 2015 and underpinned \$2,7 trillion of GDP.

In the short term, the global air transportation market characterized by increasing cooperation and activation of strategic alliances activities, which are aimed to provide services that best meet the needs of passengers in terms of globalization.

Keywords: *transport, aviation, passenger traffic, freight traffic, globalization, airport, airline, world economic area, passenger traffic market*

УДК 330.35(479.22)

R. Putkaradze

ECONOMIC GROWTH AND THE CHALLENGES OF GETTING CLOSER WITH THE EU FOR GEORGIA

Gross domestic product is one of the key indicators for determining the level of socio-economic development and standard of living. The volume of gross domestic product (GDP) and gross domestic product (GDP) per capita shows the stage of economic development of the country, while the real GDP growth rate determines whether the country will achieve high level of development in a certain period. The countries characterized with high real GDP growth rates move from the list of developing countries into the list of developed ones. Georgia also faces the challenge to get closer to the status of developed country step by step. A number of countries of international commonwealth managed to achieve the above goal due to impressive GDP growth rate.

Key words: *gross domestic product (GDP), gross domestic product (GDP) per capita, economic development, Association Agreement, competitiveness*

Georgia is located at the crossroads of Europe and Asia. After regaining its independence the country is actively seeking to deepen trade and economic ties with the foreign countries, especially with the countries of the European Union. As it's known, Association Agreement between Georgia and the European Union was signed on June 27, 2014 in Brussels. Approximately 80% of the obligations of the Association Agreement (including Deep and Comprehensive Free Trade Area (DCFTA)) went into force on