

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МАРІУПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

ДОРОФЄЄВА ХРИСТИНА МИХАЙЛІВНА

УДК (711.77-043.86:061.1Є):339.9

**РОЗВИТОК ЄВРОПЕЙСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ МЕРЕЖІ
В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Спеціальність 08.00.02 – світове господарство
і міжнародні економічні відносини

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Маріуполь – 2015

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано на кафедрі міжнародної економіки та туризму Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг) Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Чернега Оксана Богданівна,
Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського
(м. Кривий Ріг) Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри міжнародної економіки та туризму

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор **Орехова Тетяна Вікторівна,** Донецький національний університет (м. Вінниця) Міністерства освіти і науки України, завідувач кафедри міжнародного бізнесу і прикладної економіки;

кандидат економічних наук, доцент **Захарова Ольга Володимирівна,** Маріупольський державний університет Міністерства освіти і науки України, доцент кафедри міжнародної економіки.

Захист відбудеться «22» грудня 2015 р. об 11 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 12.093.03 у Маріупольському державному університеті за адресою: 87500, м. Маріуполь, пр. Будівельників, 129 а.

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Маріупольського державного університету за адресою: 87500, Маріуполь, пр. Будівельників, 129.

Автореферат розісланий «20» листопада 2015 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук, доцент

Т.В. Марена

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Стрімкий розвиток світової економіки у XXI столітті, активізація інтеграційних процесів у всіх сферах діяльності людства в значній мірі пов'язані з ефективними трансформаціями, що відбуваються у глобальній комунікаційній системі, особливе місце у якій займає транспортна галузь. Головним трендом розвитку світової транспортної системи останніх років є збільшення навантаження на національні, регіональні та міжнародні авіаційні мережі – специфічні структури, які пов'язують повітряні шляхи сполучення та елементи інфраструктури з метою підвищення ефективності перевезень та найбільш раціонального забезпечення потреб економіки та населення.

Мережева модель організації світової економіки, яка базується на глобальних виробничих, фінансових, управлінських інститутах та передбачає поєднання в структури різної конфігурації національних та міжнародних акторів, поступово стає домінантною і за рахунок синтезу різноманітних елементів інноваційної та інформаційної економіки та інтенсивного розвитку систем комунікаційної підтримки створює передумови для успішного подолання глобальних викликів.

Сучасні тенденції розвитку авіаційних мереж (кількість перевезених пасажирів у 2013 р. збільшилася на 43% порівняно з 2008 р., вантажів – на 21,8%) призводять до зміни традиційних поглядів на їх внесок у процеси формування глобального продукту, задоволення потреб, створення конкурентних переваг. Ще більшої уваги потребує оцінка розвитку європейської авіаційної мережі, на яку в 2014 р. приходилося понад 30% світових перевезень пасажирів та близько 8% перевезень вантажів. Формування єдиного європейського повітряного простору, у тому числі й за рахунок створення великих міжнародних авіахабів, трансформація європейського економічного середовища, реалізація євроінтеграційної стратегії Україною вимагають перманентного проведення досліджень, націлених на виявлення тенденцій розвитку європейської авіаційної мережі, обґрунтування механізмів підвищення її ефективності, визначення доцільності та результативності процесів дерегуляції у авіаційній галузі.

Істотний внесок у дослідження особливостей мережевої економіки здійснили такі вчені, як Г. Бейтсон, Л. Берталанфі, М. Грановеттер, А. Зиков, М. Кастельс, Д. Кенінг, Р. Коуз, М. Мід, Р. Нельсон, Д. Норт, Н. Ньюман, Т. Орехова, К. Петрі, Х. Уайт, Ф. Уебстер, О. Уільямсон, С. Уінтер.

Теоретичним та практичним аспектам розвитку міжнародних транспортних та авіаційних мереж присвячені дослідження провідних вітчизняних та зарубіжних науковців: О. Білого, В. Блека, О. Брацлавського, А. Горева, А. Горкіна, В. Городецького, А. Еміровой, О. Захарової, В. Карнаухова, М. О'Келлі, В. Мацкевича, В. Муравйова, Т. Пахомової, К. Плужнікова, В. Повороженко, І. Познанської, С. Попова, Д. Прейгера, Н. Соловьйова, С. Тавридовича, Н. Троїцької, Р. Францева, Р. Харрінгтона, Б. Хойла, К. Холопова, О. Чубукова та інших.

Разом с тим, недостатньо уваги приділяється обґрунтуванню значущості транспортних мереж як інфраструктурного чинника економічного зростання, фрагментарно визначаються фактори глобалізації, які впливають на розвиток міжнародних транспортних, зокрема, авіаційних мереж, та вимагає подальшого дослідження оцінка специфіки їх інституціонального регулювання. Лише частково

сформовані теоретико-методичні засади економічної діагностики мереж як цілісного елементу транспортної системи. Існує нагальна потреба в удосконаленні механізмів інтеграції України до єдиного повітряного простору ЄС та приєднанні до європейської авіаційної мережі. Все вищезазначене обумовило вибір теми дослідження, визначило його мету, завдання та зміст.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, а саме держбюджетної теми «Модернізація національної інноваційної системи України в умовах цивілізаційних трансформацій» (номер держреєстрації 0110U009875, 2012-2014 рр.), у рамках якої автором розроблено рекомендації щодо впровадження інноваційних програм у авіаційній галузі України та пропозиції щодо удосконалення транспортного сектору.

Мета і задачі дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є поглиблення теоретико-методичних основ дослідження міжнародних транспортних мереж в умовах глобалізації та визначення напрямів розвитку європейської авіаційної мережі, а також розробка науково-практичних рекомендацій щодо інтеграції України до європейського повітряного простору та приєднання до авіаційної мережі ЄС.

Для досягнення мети в роботі поставлено і вирішено наступні *задачі*:

- визначити сутність транспортних систем та мереж як чинника економічного розвитку;
- встановити фактори глобалізації, які впливають на розвиток міжнародних транспортних мереж;
- обґрунтувати специфіку інституціонального регулювання розвитку міжнародних транспортних, у тому числі авіаційних мереж;
- діагностувати стан, встановити тенденції розвитку світової та європейської авіаційних мереж та провести їх компаративний аналіз;
- дослідити тенденції розвитку транспортної системи та авіаційної мережі України;
- розробити концептуальні напрями інтеграції України до європейського повітряного простору та авіаційної мережі ЄС на основі урахування факторів глобалізації та внутрішніх чинників;
- запропонувати модель розвитку європейської авіамережі з урахуванням результатів оптимізації розміщення авіахабів.

Об'єктом дослідження є процеси розвитку міжнародних транспортних мереж.

Предметом дослідження є умови, чинники, тенденції, механізми формування та розвитку європейської авіаційної мережі.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дисертаційної роботи є фундаментальні положення економічної теорії, міжнародної економіки, праці вітчизняних і зарубіжних учених щодо дослідження формування та розвитку міжнародних транспортних, у тому числі авіаційних мереж. Дослідження ґрунтується на діалектичному методі пізнання та системному підході. Основні наукові результати дисертації одержано з використанням комплексу загальнонаукових і спеціальних методів дослідження, а саме: теоретичного

узагальнення, індукції та дедукції (для дослідження теоретичних основ формування та розвитку транспортних мереж); системного аналізу та синтезу (для встановлення принципів, форм і особливостей розвитку світової та європейської авіаційної мережі); наукової абстракції (для розробки теоретико-методичних основ інтеграційної стратегії України у авіаційній сфері); аналогії (для розробки моделі оптимізації європейської авіаційної мережі), а також спеціальні методи аналізу: історичного та абстрактно-логічного (для визначення основних етапів формування сучасних світової та європейської авіаційних мереж, обґрунтування тенденцій їх розвитку); системно-структурного (для визначення напрямів удосконалення інтеграційної стратегії України у авіаційній сфері); статистичного та структурного (для оцінки стану та детермінант розвитку світової та європейської авіамереж, транспортної системи та авіаційної мережі України); економіко-математичного аналізу (для розробки моделі розвитку європейської авіамережі з урахуванням результатів оптимізації розміщення авіахабів).

Інформаційною основою дослідження є офіційні дані міжнародних організацій (ЮНКТАД, СОТ, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) та ін.), статистичних відомств і центральних органів влади ЄС та України, нормативно-правові акти та міжнародні договори ЄС та України, матеріали наукових періодичних видань, Інтернет-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розвитку теоретико-методичних засад дослідження міжнародних транспортних та, зокрема, авіаційних, мереж в умовах глобалізації та обґрунтуванні науково-практичних рекомендацій і концептуальних підходів щодо розвитку та інтеграції авіаційних мереж ЄС та України.

Основні положення, які формують наукову новизну результатів проведеного дослідження, полягають у наступному:

вперше:

обґрунтовано економічну доцільність формування міжнародного авіахабу в центральній частині України (м. Київ), що базується на використанні градієнтного методу максимального елемента (вирішення завдання оптимального розміщення вузлів мережі), концепції «Hub&Spoke» (передбачає формування принципу розподілу трафіку між авіахабом та меншими аеропортами), визначенні переваг авіахабів (оптимальна просторова організація перевезень, розширення географії та скорочення часу перевезень, мінімізація витрат споживачів), функціонування якого сприятиме зростанню транзитного потенціалу та соціально-економічних показників розвитку національної економіки;

удосконалено:

концептуальні напрями інтеграції авіаційної мережі України до європейської, які на підставі ієрархічно-конкурентної моделі та урахування зовнішніх та внутрішніх факторів впливу, принципів політики «відкритого неба» дозволяють сформулювати передумови для ефективного функціонування національної авіамережі в межах європейського повітряного простору. На відміну від існуючих підходів, запропонована модель базується на визнанні необхідності врахування принципів організованості, впорядкованості, погодженості та координації у транспортній системі національної економіки, з одного боку, і зростаючого значення окремих

видів транспорту для підвищення конкурентних переваг держави, з іншого, та забезпечує посилення взаємодії між суб'єктами управління;

науково-методичний підхід щодо розвитку європейської авіамережі, який передбачає оптимізацію розміщення авіахабів в межах виокремлених восьми зон (вузлів авіамережі ЄС) та підвищення щільності покриття перевезень і визначає механізми формування нових авіахабів (зростання зони охоплення, розвиток авіакомпаній, штучний розвиток), принципи (організованості, сумісності, формалізації, координації, цілісності тощо), напрями удосконалення нормативно-правового забезпечення (гарантування безпечності перевезень, лібералізація ринків авіаційних послуг, розширення економічних можливостей авіакомпаній, гармонізація законодавства тощо), що дозволяє підвищити ефективність авіаперевезень на підставі значного збільшення кількості авіамаршрутів та визначити передумови для подальшого розвитку глобальної авіаційної системи;

отримали подальшого розвитку:

ідентифікація основних етапів формування та розвитку європейської авіаційної мережі, що визначаються змінами національних та загальноєвропейських стратегій розвитку авіаційного сектору: 1 етап (1987-1992 рр.) – формування положень щодо регулювання авіаційного сектору ЄС, у тому числі й авіамереж через посилення координації та поглиблення взаємозв'язків між національними операторами в межах двосторонніх угод між державами; 2 етап (1992-2008 рр.) – розробка головних засад спільної політики ЄС у авіагалузі; 3 етап (2008 р. – до теперішнього часу) – реалізація інтеграційної політики, спрямованої на побудову єдиного європейського повітряного простору та посилення зв'язків ЄС з третіми країнами, що дозволило визначити спадкоємність політики та напрями її удосконалення;

теоретико-методичні основи дослідження міжнародних транспортних мереж, які на відміну від існуючих, передбачають їх оцінку з точки зору структурного (виявлення елементів мереж), функціонального (визначення засобів забезпечення зв'язків між елементами мережі) та системного (виявлення особливостей взаємозв'язку елементів мереж) підходів; виділення специфічних особливостей (глобальність, цілісність, інтегрованість, погодженість, циклічність, асиметричність, індивідуальність) та систематизацію факторів, що впливають на розвиток транспортних мереж в умовах глобалізації, з розподілом на дві групи (гальмуючі фактори та рушійні сили), що дозволяє підвищити якість стратегічного планування розвитку міжнародних транспортних мереж;

науково-методичний підхід щодо оцінки стану та детермінант розвитку авіаційних мереж ЄС та світу, який, на відміну від існуючих, включає три етапи аналізу: 1) аналіз нормативно-правового забезпечення (правила авіаперевезень, контроль якості, надійності та доступності авіаперевезень та ін.); 2) аналіз техніко-економічних показників розвитку (динаміка обсягів вантажних та пасажирських перевезень, вантажо- та пасажирообороту за найбільшими аеропортами, обсяг інвестиційних потоків, доходи, витрати, фінансові результати діяльності, інтенсивність використання транспортних мереж, пропускна та навантажувальна здатність, розвиток інфраструктури, наповненості парку літаків та ін.); 3) оцінка рівня безпечності (порушення нормального функціонування авіамережі, нещасні

випадки, інституціональне забезпечення контролю за функціонуванням авіамережі), що дозволило визначити закономірності та резерви розвитку європейської та світової авіаційних мереж;

оцінка закономірностей розвитку світової та європейської авіаційних мереж в умовах глобалізації, у тому числі в результаті компаративного аналізу, що дозволило встановити, по-перше, односпрямованість їх розвитку, але відмінність у темпах (світова авіаційна система зростає більш прискореними темпами); по-друге, зростаючу лібералізацію ринку авіаційних перевезень у результаті впровадження політики «відкритого неба», підвищення ролі авіаційних мереж у загальній структурі глобальної транспортної системи, збільшення обсягів перевезень вантажів/пасажирів авіамережами та обсягів інвестицій у розвиток авіаційних мереж тощо. Це дозволяє визначити напрями удосконалення європейської авіаційної стратегії.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробці теоретико-методичних положень, висновків та рекомендацій щодо розвитку європейської авіамережі та удосконалення механізмів інтеграції України до єдиного повітряного простору ЄС і приєднання до європейської авіаційної мережі.

Рекомендації та пропозиції, викладені у дисертації, впроваджено у практичну діяльність Управління економіки виконкому Криворізької міської ради (довідка № 987/01-07 від 18.04.2015 р.) – рекомендації щодо поглиблення міжнародного співробітництва транспортних організацій регіонального рівня з інституціями ЄС та удосконалення законодавчого базису регулювання авіаційних систем та мереж; Відділення у м. Маріуполі Донецької торгово-промислової палати (довідка № 997 від 14.05.2015 р.) – результати оцінки стану і детермінант розвитку транспортної, у тому числі авіаційної мережі Європейського Союзу і України, та визначені автором переваги авіаційної мережі при формуванні потоків перевезень; ПАТ «Електромашпросервіс» (довідка № 1/34 від 18.03.2015 р.) – результати оцінки основних тенденцій розвитку транспортної системи України та обґрунтування доцільності прийняття участі підприємством у модернізації транспортного обладнання; ТОВ «Інформаційні технології» (довідка № 574 від 03.05.2015 р.) – науково-методичний підхід щодо оцінки стану та детермінантів розвитку міжнародних авіаційних мереж та пропозиції щодо використання інформаційних технологій для побудови оптимальної авіаційної мережі в Україні; ТОВ «Промліга» (довідка № 196/06/2015 від 15.04.2015 р.) – рекомендації щодо удосконалення транспортної політики підприємства на основі поетапного впровадження правових, економічних, технічних, соціальних реформ та реформ у галузі безпеки.

Отримані наукові результати також використовуються у навчальному процесі Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського МОН України при розробці навчально-методичного забезпечення і викладанні дисциплін «Міжнародна інтеграція», «Міжнародні перевезення», «Європейська інтеграція» (довідка № 857 від 18.06.2015 р.).

Особистий внесок автора. Усі результати дослідження, які відображено у дисертаційній роботі, отримані здобувачем самостійно й відбивають авторський підхід до вирішення завдання щодо поглиблення теоретико-методичних основ дослідження європейської авіаційної мережі, визначення тенденцій її розвитку та обґрунтування науково-практичних рекомендацій щодо інтеграції України до

європейського повітряного простору та приєднання до авіаційної мережі ЄС. Отримані висновки та результати дослідження знайшли відображення у наукових публікаціях автора.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися, обговорювалися й отримали схвалення на 7 міжнародних конференціях: «Економічна політика країн ЄС» (м. Познань, Польща, 2013 р.); «Інноваційні економічні технології для розвитку підприємств, регіонів, країн» (м. Дніпропетровськ, 2014 р.); «Бізнес та умови його розвитку: національний і міжнародний дискурси» (м. Донецьк, 2014 р.); «Перші економіко-правові дискусії» (м. Львів, 2014 р.); «Управління економічними системами: концепції, стратегії, інновації» (м. Київ, 2015 р.); «Європейська інтеграція. Історія, сьогодення, перспективи» (м. Львів, 2015 р.); «Дні науки» (м. Прага, Чехія, 2015 р.).

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 16 наукових праць загальним обсягом 25,1 д.а., з яких особисто автору належить 7,15 д.а., з них – одна колективна монографія обсягом 18,7 д.а., з яких особисто автору належить 1,4 д.а., 7 статей у наукових фахових виданнях загальним обсягом 4,4 д.а., з яких особисто автору належить 3,85 д.а., у тому числі у наукових періодичних виданнях України, включених до міжнародних наукометричних баз, – 3 роботи загальним обсягом 1,9 д.а., з яких особисто автору належить 1,65 д.а.

Обсяг і структура дисертаційної роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 263 найменувань, додатків. Зміст роботи викладено на 175 сторінках друкованого тексту, включаючи 30 рисунків на 15 сторінках і 30 таблиць на 16 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет і методи дослідження, розкрито наукову новизну і практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі «**Теоретичні основи формування міжнародних транспортних мереж**» визначено сутність та узагальнено теоретичний базис формування міжнародних транспортних мереж; виділено фактори, що впливають на розвиток міжнародних транспортних мереж в умовах глобалізації; визначено специфіку інституціонального регулювання розвитку міжнародних транспортних, у тому числі авіаційних мереж.

В умовах глобалізації важливе значення для розвитку національної економіки, підвищення конкурентоспроможності підприємств, забезпечення потреб населення має розвиток транспорту. Побудова ефективно функціонуючої транспортної системи, що відповідала б вимогам сучасного розвитку світової економіки, стає актуальним завданням будь-якої держави, незалежно від рівня її розвитку. Транспортні мережі є найбільш важливим елементом транспортних систем, адже погодженість їх функціонування є необхідною умовою для забезпечення цілісності та єдності світового економічного простору.

На підставі аналізу та узагальнення теоретичного базису дослідження транспортних мереж, а саме положень теорії постіндустріалізму (М. Кастельс, Ф. Уєбстер), теорії складних мереж (Н. Ньюман, К. Петрі), транзакційної теорії

(Р. Коуз, Д. Норт, О. Уільямсон), еволюційної теорії економічних змін (Р. Нельсон, С. Уінтер), економічної соціології (М. Грановеттер, Х. Уайт), теорії графів (А. Зиков, Д. Кенінг), теорії систем (Г. Бейтсон, Л. Берталанфі, М. Мід) обґрунтовано актуальність та доцільність використання декількох теоретичних підходів до визначення сутності міжнародної транспортної мережі як сукупності взаємопов'язаних шляхів сполучення та обладнання, серед яких: структурний підхід (підкреслює важливість виявлення елементів мережі); функціональний (акцентує увагу на сферах реалізації головної функції мережі – забезпечення зв'язку); системний (наголошує на взаємопов'язаності елементів мережі); організаційний (підкреслює вплив діяльності суб'єктів мереж на їх функціонування); процесний (приділяє увагу процесу створення та функціонування мережі).

Запропоновано розглядати механізм формування транспортної мережі як спосіб здійснення комунікацій, що передбачає виконання специфічного алгоритму дій: виявлення моделі взаємозв'язків елементів мережі, діагностика ступеню їх взаємозалежності; виявлення проблем, що стоять на шляху інтеграції елементів мережі, та розробка моделі їх оптимального поєднання; створення структури управління мережею та оформлення її правового забезпечення; діагностика та контроль результативності мережі.

Обґрунтовано властивості, структурні елементи міжнародної транспортної мережі та систематизовані класифікаційні ознаки транспортних мереж (рис. 1). Відзначено, що глобалізація світової економіки передбачає формалізацію концептуальних підходів до визначення сутності транспортних мереж, базованих на засадах доступності, екологічності та безпечності. У цьому контексті міжнародні транспортні мережі постійно еволюціонують, оновлюючи власні властивості та елементи.

Аналіз теоретичних джерел (Т. Левіт, К. Оме, К. Поппі, К. Томас, У. Бек, Т. Ларссон, В. Дергачов та ін.) дозволив визначити глобалізацію як простір, що формується з наслідків різних економічних, політичних, культурних та соціальних явищ, утворених при реалізації своєї діяльності суб'єктами міжнародних відносин, а система транспортних комунікацій є необхідним інструментом перетворення світового порядку. Транспортні мережі, обслуговуючи практично всі види міжнародних економічних відносин, є основою формування внутрішніх і міжнародних ринків та забезпечують повномасштабний розвиток ринкової економіки.

Систематизовано фактори, що впливають на розвиток транспортних мереж в умовах глобалізації, які, на відміну від існуючих підходів, класифіковано на дві групи: гальмуючі фактори (низькі економічні стимули для інвестицій у транспортну інфраструктуру, протекціонізм держав, слабкий інституціональний вплив, недосконалість та фрагментарність міжнародних норм і правил регулювання міжнародних перевезень, дефіцит спеціалістів у транспортній галузі, значні відмінності у транспортній політиці країн світу, невідповідність транспортних мереж багатьох держав сучасним стандартам тощо) та рушійні сили (зростання відкритості національних ринків, інтернаціоналізація виробництва, активна діяльність ТНК, науково-технічний прогрес, формування нових ринків, розвиток інформаційних технологій, підвищення мобільності та зростання чисельності населення тощо).

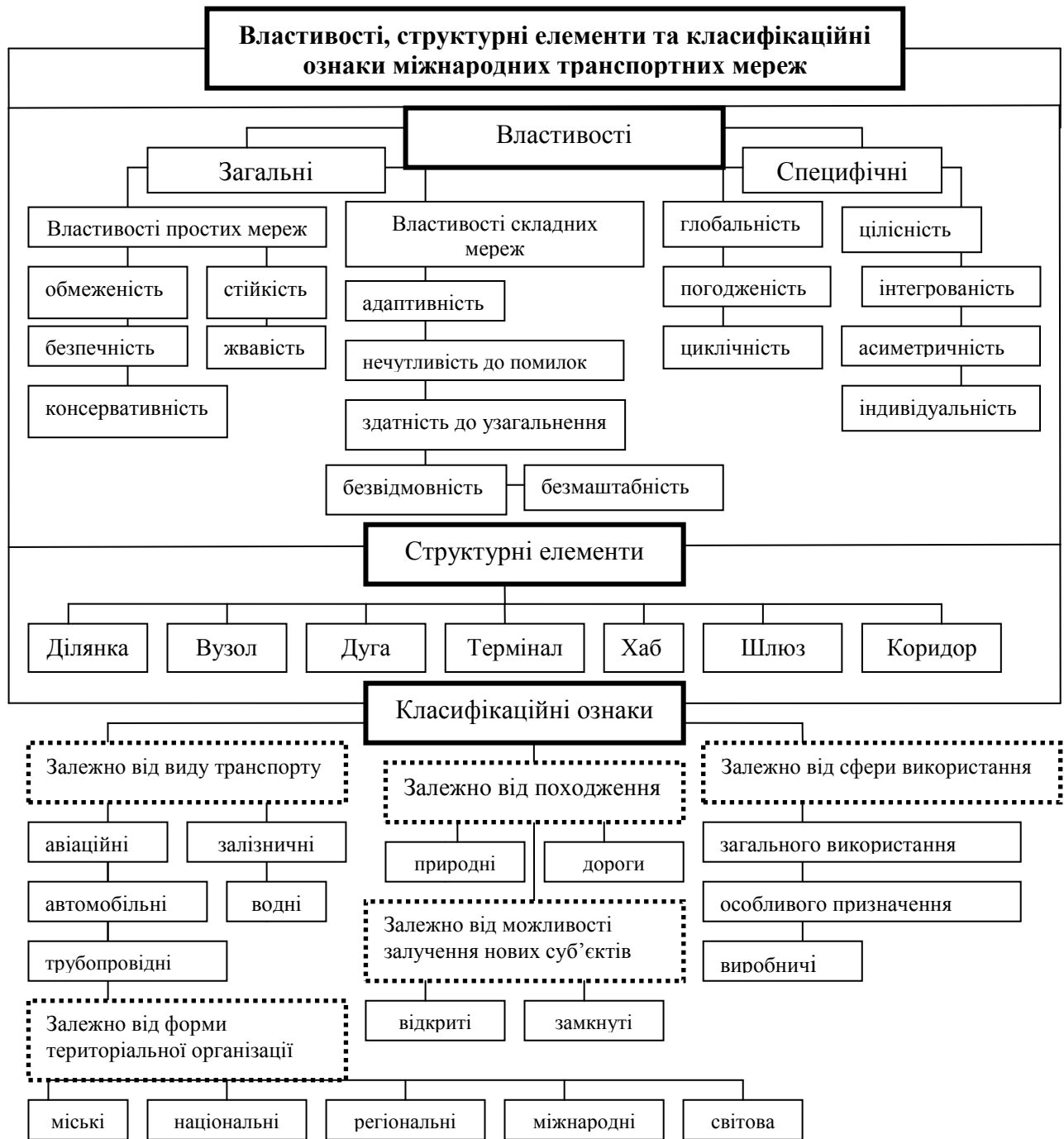


Рис.1. Властивості, структурні елементи та класифікаційні ознаки міжнародних транспортних мереж

Встановлено, що головними гальмуючими факторами на шляху ефективного розвитку міжнародних транспортних мереж є: 1) неефективність цінової політики (використання методів «хижацького» ціноутворення, завищені транзитні тарифи тощо); 2) ірраціональні стимули управління (обмеження доступу до національних транспортних мереж, їх ізоляція, небажання операторів об'єднувати ресурси, надавати об'єкти в оренду та ін.); 3) низькі темпи економічних та структурних реформ (недостатній рівень використання інновацій та ресурсів, що відповідають потребам розвитку транспортних мереж в умовах глобалізації, низька якість транспортної інфраструктури); 4) існування транспортних монополій.

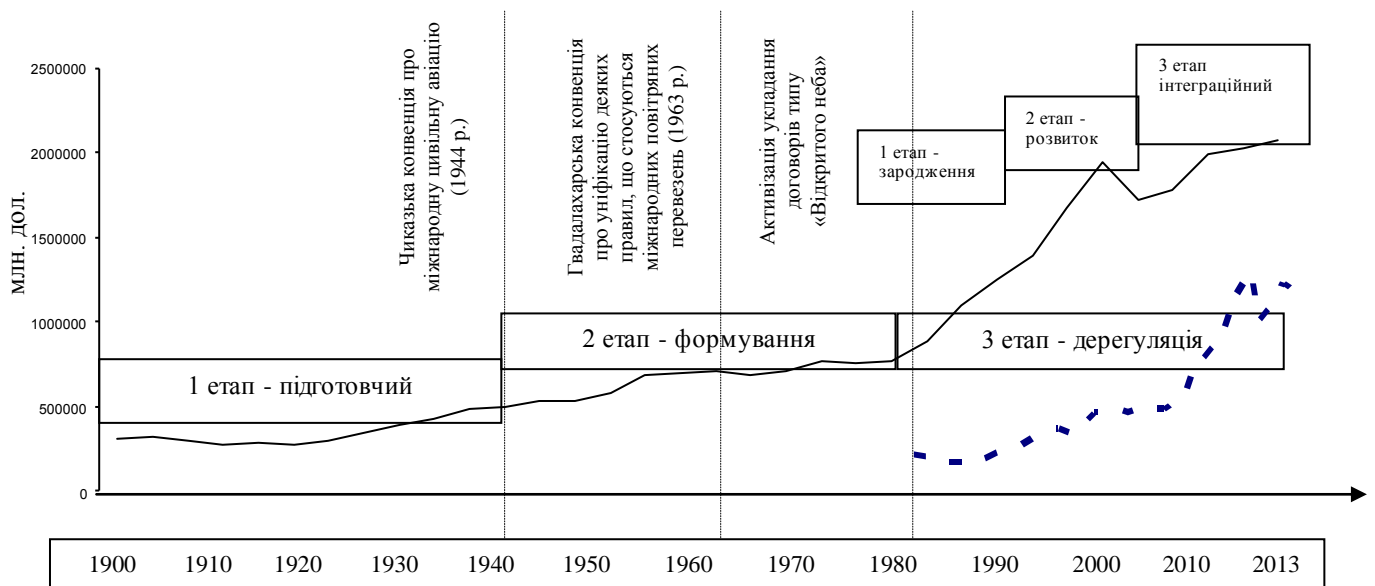
Обґрунтовано необхідність активізації міжнародних організацій загальної (ООН, Світовий Банк, СОТ, ОБСЄ тощо) та спеціальної (ІКАО, ІАТА, ІРУ (Міжнародний союз автомобільного транспорту) тощо) компетенції у регулюванні функціонування транспортних мереж, що дозволить підвищити ефективність глобальної транспортної інфраструктури. Визначені особливості інституціонального регулювання міжнародних транспортних мереж, а саме: націленість міжнародних організацій на створення гнучкого нормативно-правового забезпечення, яке передбачає зниження бар'єрів входу на ринок, збільшення обсягів роз'яснень щодо застосування норм міжнародного права, тлумачення діючих договорів і угод, врегулювання спорів шляхом посередництва та арбітражу.

У другому розділі «**Оцінка тенденцій розвитку світової та європейської авіаційних мереж**» проведено діагностику стану світової авіаційної мережі; здійснено оцінку тенденцій та детермінант розвитку авіаційної мережі Європейського Союзу; проведено компаративний аналіз світової та європейської авіаційних мереж; виявлено етапи еволюції інституційних фреймів формування авіаційної мережі ЄС.

На підставі розробленого науково-методичного підходу щодо оцінки стану та детермінант розвитку авіаційних мереж, який включає три етапи аналізу: 1) аналіз нормативно-правового забезпечення (правила авіаперевезень, контроль якості, надійності та доступності авіаперевезень та ін.); 2) аналіз техніко-економічних показників розвитку (динаміка обсягів вантажних та пасажирських перевезень, вантажо- та пасажирообороту за найбільшими аеропортами, обсяг інвестиційних потоків, доходи, витрати, фінансові результати діяльності, інтенсивність використання транспортних мереж, пропускна та навантажувальна здатність, розвиток інфраструктури, наповненості парку літаків та ін.); 3) оцінка рівня безпечності (порушення нормального функціонування авіамережі, нещасні випадки, інституціональне забезпечення контролю за функціонування авіамережі), та компаративного аналізу світової та європейської авіаційних мереж встановлено головні тенденції їх розвитку в умовах глобалізації.

Виявлено, що формування європейської авіаційної мережі відбувалося на етапі дерегуляції світової авіації, що здійснило значний вплив на особливості його розвитку; етапи формування світової та європейської авіаційних мереж мають спільні риси (1 етап характеризується значним впливом національних органів влади та обмеженням роботи авіаперевізників на міжнародних мережах; 2 етап характеризується посиленням взаємодії між державами в сфері регулювання міжнародних авіаперевезень; 3 етап характеризується реформуванням та лібералізацією ринку авіаперевезень), але фіксуються різні темпи зростання (рис. 2).

Визначено тенденцію до збільшення пасажирообігу та вантажообігу в межах як світової, так і європейської авіаційних мереж, проте темпи зростання показників світової мережі є більш динамічними (за 2007-2013 роки пасажирообіг світової мережі збільшився на 66%, європейської – на 5%, вантажообіг – на 33% і на 7% відповідно), що зумовлено підвищенням навантаження на авіаційні мережі Близького Сходу та Азії.



— - обсяг світової торгівлі транспортними послугами, млн. дол., ■■■ - обсяг торгівлі транспортними послугами ЄС, млн. дол.,

Рис. 2. Етапи формування та розвитку світової та європейської авіаційних мереж

Встановлено, що при збільшенні показників пасажирообігу та вантажообігу ресурс навантаженості авіаційних мереж, хоча й має тенденцію до збільшення, однак використовується лише на дві третини, що пов'язано із тісним взаємозв'язком елементів мереж в умовах фрагментарного розвитку авіаційної інфраструктури (географічна структура розміщення найбільш важливих та великих хабів та вузлів не завжди співпадає з розподілом потоків пасажирів та вантажів) (рис. 3).

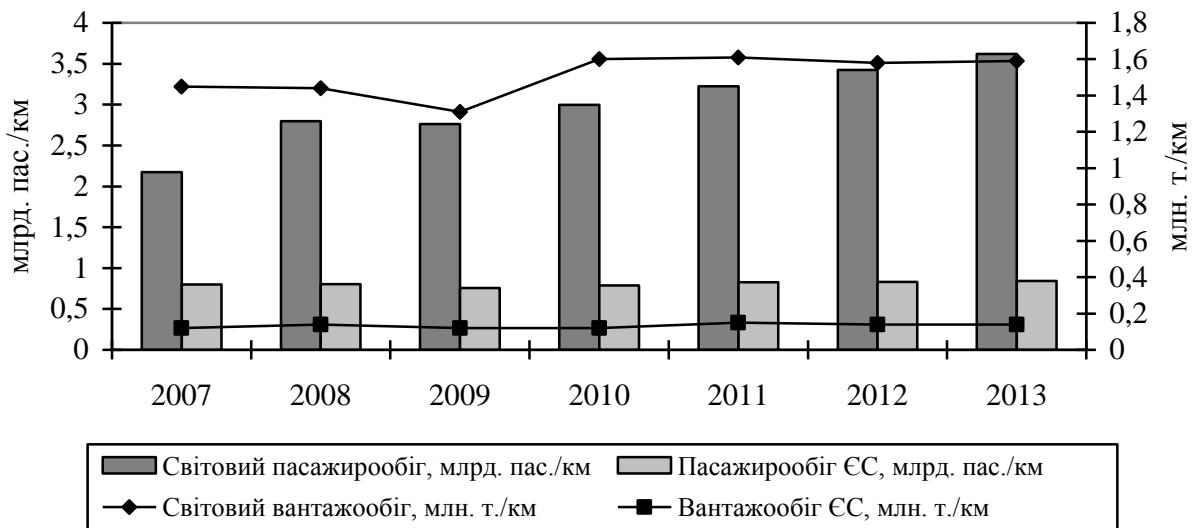


Рис. 3. Динаміка показників навантаженості світової та європейської авіаційних мереж

Обґрунтовано, що лідерами за розвитком авіаційної мережі у світі є країни Північної Америки (США, Канада), на які приходить майже 10% загальносвітового пасажирообігу та вантажообігу, та країни Європи, передусім

країни ЄС (Франція, Німеччина, Великобританія), на авіаційній мережі яких припадає близько 50% загального пасажиропотоку і 72% вантажопотоку.

Три найбільші в ЄС аеропорти за показниками міжнародних перевезень (Charles de Gaulle (м. Париж), Heathrow airport (м. Лондон), Main airport (м. Франкфурт)) входять до 10-ти найбільших аеропортів світу, забезпечуючи 20% загальноєвропейського пасажирообігу та 15% вантажообігу.

Спостерігається чітка тенденція до збільшення обсягів інвестицій у розвиток авіаційної інфраструктури нових країн-членів ЄС та країн Близького Сходу, що розвиваються, а саме: Хорватії (майже у 3 рази), Польщі (у 2 рази), Португалії (у 6 разів), Словаччини (у 5 разів), Туреччини (майже в 4 рази), що пов'язано із необхідністю згладжування асиметричності розвитку світової авіамережі з метою підвищення якості обслуговування літаків та пасажирів, підвищення безпечності авіап перевезень, забезпечення ефективного та регулярного зв'язку між суб'єктами авіамереж.

Країнами-лідерами у інвестуванні в авіаційну інфраструктуру є країни з високим рівнем економічного розвитку, а саме: Франція (1,3 млрд. дол.), Німеччина (2,4 млрд. дол.), США (13,3 млрд. дол.) та Японія (3 млрд. дол.). Незважаючи на уповільнення темпів зростання світової економіки, у посткризовому періоді авіап перевізники збільшили прибутки (10,6 млрд. дол. у 2013 р. порівняно з -16,8 млрд. дол. у 2008 р.) за рахунок скорочення витрат та оптимізації роботи на міжнародних маршрутах, причому європейські авіакомпанії формують 20% загальносвітового чистого прибутку авіап перевізників.

Фіксується тенденція до збільшення питомої ваги турбореактивних комбінованих літаків у загальній структурі світового та європейського парку повітряних суден (2008-2013 рр. – на 3%), що пов'язано із технічними, економічними та екологічними перевагами даного виду літаків (більша швидкість, вищий рівень надійності, більш гнучка система управління, менша швидкість при посадці літака та витрати палива тощо).

Позитивним результатом активізації зусиль міжнародних організацій та авіап перевізників стало скорочення кількості випадків незаконного втручання у функціонування авіамереж (2008-2010 рр. – від 14 до 23 випадків, 2011-2013 рр. – від 6 до 10 випадків), проте щорічно відбувається у середньому один захват та від одного до трьох спроб захвату як літаків, так і об'єктів інфраструктури, трапляються від 1 до 3 нападів на елементи авіамережі, людські жертви при цьому складають від 3 до 150 осіб.

Обґрунтовано, що підвищення рівня безпеки світової та європейської авіаційних мереж залишається одним з головних завдань міжнародних регулюючих інститутів та національних органів влади. Проблема безпеки має вирішуватися не тільки на законотворчому рівні окремих держав та на рівні міжнародних організацій, а й на глобальному із залученням усіх країн до формування спільної політики безпеки, технічних програм та програм відбору та підвищення кваліфікації персоналу, який задіяний у функціонуванні авіамереж.

Визначено, що географічне розташування країни має значний вплив на розвиток авіаційних транспортних мереж. Країни, які мають незначну територію, охоплену великою кількістю сухопутних шляхів, розвивають авіаційний транспорт

лише як додатковий, а великі за розміром території держави потребують більшої кількості повітряного транспорту, який зможе забезпечити потребу у швидкісному перевезенні вантажів та пасажирів на великі відстані.

У третьому розділі **«Інтеграція України до європейського повітряного простору та авіаційної мережі ЄС»** визначено особливості та тенденції розвитку транспортної системи та авіаційної мережі України; розроблено концептуальні напрями інтеграції України до єдиного повітряного простору та авіаційної мережі ЄС; запропоновано напрями розвитку європейської авіамережі з урахуванням результатів оптимального розміщення авіахабів.

Оцінка статистичної інформації, аналітичних звітів національних регулюючих органів та міжнародних організацій свідчить про помірні темпи розвитку транспортної системи України в останнє десятиріччя. Транспортні послуги є найбільш значущими в економіці України (їх питома вага у ВВП держави складає близько 12%), але втрачають своє значення у зовнішній торгівлі. Відносно стабільними залишаються показники пасажиро- та вантажообігу автомобільного транспорту та зростають обсяги інвестицій до водного та авіаційного транспорту. За період 2009-2013 рр. вантажообіг на залізничному транспорті збільшився на 14,3%, на автомобільному – на 19,5%, у той час як на водному транспорті скоротився на 41,8%, на трубопровідному – на 22,7%, на авіаційному – на 22,1%. На відміну від вантажообігу, показники пасажирообігу протягом останніх 5-ти років не зазнали значних змін (морський транспорт – 0,1 млн. пас./км, залізничний – 48-50 млн. пас./км, авіаційний – 9-12 млн. пас./км, автомобільний – 49-52 млн. пас./км).

На розвиток української авіаційної мережі суттєво вплинула світова фінансова криза 2008 р., яка призвела до призупинення реалізації програм оновлення авіапарку та скорочення кількості маршрутів. На протязі 2009-2013 рр. спостерігалися різноспрямовані тенденції: щорічне збільшення пасажирообігу до 2013 року в середньому на 20%, зростання капітальних інвестицій до авіаційної галузі більше ніж в три рази та стабільне підвищення заробітної плати працівників галузі супроводжувалося скороченням вантажообігу авіаційної мережі на 22%.

Обґрунтовано, що пріоритетним напрямом розвитку авіаційної системи України є інтеграція до єдиного повітряного простору ЄС, в межах якого реалізується спільна система керування повітряним рухом, націлена на підвищення безпеки перевезень, ліквідацію розбіжностей в управлінні, зростання обсягів авіаперевезень, посилення захисту прав споживачів та довкілля.

Розроблено концептуальні напрями інтеграції авіаційної мережі України до європейської, що базується на використанні ієрархічно-конкурентної моделі, в межах якої визначено підпорядкованість розвитку кожного сектору транспортної системи України (у тому числі авіаційної галузі) головному завданню підвищення якості, ефективності та безпечності перевезень з одночасною підтримкою конкуренції між секторами на підставі використання принципів організованості (формування системи з взаємопов'язаних елементів), впорядкованості (відсутність протиріч у функціонуванні елементів системи), погодженості (наявність однорідності у зв'язках між елементами системи) та координації (можливість впливу на елементи системи).

Концептуальні напрями інтеграції авіаційної мережі України до європейської, враховуючи принципи ієрархічності та конкурентності транспортної системи держави, передбачають визначення мети, механізмів реалізації та завдань інтеграції у рамках п'яти напрямів (правовий, економічний, технічний, соціальний, безпековий), що дозволить підвищити ефективність функціонування транспортної системи України на підставі: 1) гармонізації загальних стандартів функціонування національної мережі зі стандартами ЄС; 2) лібералізації перевезень та синхронного відкриття національних ринків України та держав-членів ЄС; 3) приведення експлуатаційних та техніко-економічних показників розвитку мереж до європейських стандартів; 4) формування загальних стандартів соціального захисту працівників авіаційної галузі України при безпосередньому супроводжуванні експертів ЄС; 5) впровадження стандартів безпечних перевезень, поглиблення загальноєвропейської безпеки в усіх її вимірах.

Розроблено модель розвитку європейської авіамережі за рахунок оптимізації розміщення авіахабів з використанням алгоритму вирішення завдання оптимального розміщення вузлів мережі, запропонованого Аль-Таяр Башир Алі Касемом та Матвєєвим Ю.М.

До наявних на території Європи авіахабів (Великобританія, Франція, Іспанія, Італія, Німеччина, Угорщина, Росія) було додано можливий авіахаб в Україні та отримано вісім однотипних вузлів авіамережі в різних зонах ($N=8$), ефект від розміщення яких має бути максимальним.

У зв'язку з низькою питомою вагою вантажних перевезень у якості значення вектору $\{w_i\}$ запропоновано використання показника кількості перевезених пасажирів (статистичні дані 2013 р). Априорно визначені A_i ($\sum A_i = 100\%$) показники значущості усіх S зон залежно від пасажиропотоку в кожній з країн. В якості оцінки доцільності формування міжнародного авіахабу в центральній частині України було використано значення показника F , отриманого як результату вирішення оптимізаційної задачі (1)-(5):

$\Delta_{rt}^+ = A_i w_i, \text{ де } r = 1, \dots, S$	(1)
$x_r = \begin{cases} x_r^{(t-1)}, r \neq r_t + (x_r^{(0)} = 0), r = 1, \dots, S \\ x_r^{(t-1)} + 1, r = r_t \end{cases}$	(2)
$F_t^+ = F_{t-1}^t + \Delta_{rt}^+, F_0^t = 0, t := t + 1$	(3)
$\Delta_r^t = \begin{cases} \Delta_r^+, \text{ якщо } \rightarrow r \neq rt \\ \Delta_{rEr}^+, \text{ якщо } \rightarrow r = rt \end{cases}$	(4)
$(F(\bar{x}) = F_N^+, \{ \bar{x}_i \} = \{ x_i^{(N)} \})$	(5)

де w_i - характеристика ефективності вузла в зоні або очікуваний ефект від функціонування вузла в i -ій зоні; A_i - коефіцієнт значущості w_i ; \bar{x} - поточне значення компоненти вектора; $F(x)$ - значення цільової функції; F_t^+ - значення загального ефекту. Результати розрахунків представлені у табл. 1.

Таблиця 1

Результати розрахунків оптимального розміщення авіахабів у Європі

t	Великобританія	Франція	Іспанія	Італія	Німеччина	Угорщина	Україна	Росія	F_t^+
1	4223,21	1833,16	2375,11	1286,38	3144,17	677,29	624,75	617,52	4223,21
2	337,86	1833,16	2375,11	1286,37	3144,17	677,28	624,74	617,52	7367,39
3	336,57	1833,16	2375,11	1286,37	345,86	677,28	624,74	617,52	9742,50
4	336,57	1833,16	308,76	1286,37	345,85	677,28	624,74	617,52	11575,66
5	336,57	348,30	308,76	1286,37	345,85	677,28	624,74	617,52	12862,03
6	336,57	348,30	308,76	192,96	345,85	677,28	624,74	617,52	13539,31
7	336,57	348,30	308,76	192,96	345,85	115,14	624,74	617,52	14164,05
8	336,57	348,30	308,76	192,96	345,85	115,14	499,79	617,52	14781,57
\bar{x}	1	1	1	1	1	1	1	1	14781,57

Виявлено, що при внесенні результатів розрахунку у ланцюжок розрахунків, тобто послідовності номерів зон, обраних для розміщення в них авіахабів, авіахаб України буде активно залучений до загальноєвропейського потоку повітряних перевезень та сприятиме підвищенню щільності покриття перевезень (рис. 4).



● - великі авіахаби Європи; — - дуги існуючих авіамаршрутів через існуючі авіахаби Європи;
 ■ - вузли авіамережі країн Скандинавії та Середнього Сходу; - - дуги авіамаршрутів, що можуть проходити через авіахаб України.

Рис. 4. Модель розвитку європейської авіамережі з урахуванням результатів оптимального розміщення авіахабів

Модель розвитку європейської авіамережі визначає можливі механізми формування нових авіахабів, серед яких зростання зони охоплення, що передбачає збільшення кількості маршрутів та транзитних пунктів, а також розвиток авіакомпаній за рахунок підвищення інвестиційної привабливості. При цьому функціонування даної мережі буде засновано на принципах організованості (структурна впорядкованість авіахабів), сумісності (однорідність інформації у зв'язках, що передбачає можливість суміщення окремих частин мережі), формалізації (підготовка єдиних даних щодо результатів функціонування авіамережі), координації (можливість впливу на елементи мережі з метою забезпечення у випадку необхідності відповідних зв'язків та відносин), цілісності (тісний взаємозв'язок між усіма елементами авіамережі).

Встановлено, що модель європейської повітряної мережі за умови розміщення авіахабу на території України стане більш ефективною в результаті збільшення перевезень до країн Середнього Сходу. У той же час буде закритий «пробіл» на карті повітряного руху Європи, а авіакомпанії отримують можливість відкриття нових маршрутів та використання авіахабу України як пункту пересадки пасажирів та додаткового технічного обслуговування літаків. Авіахаб дозволить авіасистемі України швидко інтегруватися до європейської та світової авіатранспортних систем.

ВИСНОВКИ

У дисертації вирішено науково-практичне завдання поглиблення теоретико-методичних основ дослідження міжнародних транспортних мереж в умовах глобалізації та визначення напрямів розвитку європейської авіаційної мережі, а також розробки науково-практичних рекомендацій щодо інтеграції України до європейського повітряного простору та приєднання до авіаційної мережі ЄС. Дослідження дозволило зробити такі висновки теоретичної, методичної та практичної спрямованості:

1. На підставі теорії постіндустріалізму, складних мереж, економічних змін, економічної соціології, графів, систем та трансакційної теорії з використанням комплексного та системного підходів запропоновано розглядати міжнародну транспортну систему як сукупність всіх видів транспортних засобів, інфраструктури, системи управління та працівників транспортної галузі окремих держав, що забезпечує погоджений взаєморозвиток та функціонування усіх вищезазначених елементів з метою максимального задоволення потреб суб'єктів міжнародних відносин у перевезеннях, а міжнародну транспортну мережу як сукупність взаємопов'язаних шляхів сполучення кожного з видів транспорту та обладнання, завдяки якому здійснюється їх зв'язок. Виокремлено специфічні особливості міжнародних транспортних мереж, серед яких глобальність, цілісність, інтегрованість, погодженість, циклічність, асиметричність, індивідуальність.

2. Визначено фактори глобалізації, що впливають на розвиток міжнародних транспортних мереж, серед яких наростання відкритості національних ринків; інтернаціоналізація виробництва; науково-технічний прогрес; підвищення мобільності населення; швидкі темпи зростання торгівлі товарами та послугами; протекціонізм; недосконалість норм та правил регулювання міжнародних перевезень тощо. На відміну від існуючих класифікацій, фактори впливу розподілені

на дві групи (гальмуючі фактори та рушійні сили), що дозволяє підвищити якість стратегічного планування розвитку міжнародних транспортних мереж.

3. Встановлено, що специфікою сучасного етапу інституціонального забезпечення розвитку міжнародних транспортних мереж є активізація процесів дерегулювання транспортної галузі, підвищення ролі міжнародних організацій у сфері управління транспортними мережами та концентрації їх уваги на підтримці гнучкості та простоти доступу до транспортних мереж. Обґрунтована необхідність посилення міжнародного контролю за рівнем протекціонізму національних авіаперевізників та нерациональним ціноутворенням.

4. У результаті компаративного аналізу світової та європейської авіаційних мереж на основі розробленого науково-методичного підходу до оцінки стану та детермінант розвитку авіаційних мереж, що включає три етапи (аналіз нормативно-правового забезпечення, техніко-економічних показників розвитку та рівня безпечності), встановлено загальні тенденції їх розвитку в умовах глобалізації, а саме: зростаюча лібералізація ринку авіаційних перевезень у результаті впровадження політики «відкритого неба», підвищення ролі авіаційних мереж у загальній структурі глобальної транспортної системи, збільшення обсягів перевезень вантажів/пасажирів авіамережами та обсягів інвестицій у розвиток авіаційних мереж тощо. Доведено, що світова та європейська авіаційні мережі розвиваються односпрямовано, проте світова авіаційна система зростає більш прискореними темпами.

5. На основі аналізу регуляторного забезпечення авіаційних перевезень, національних та загальноєвропейських стратегій розвитку авіаційних мереж виокремлено три етапи формування та розвитку авіаційної мережі ЄС, а саме: етап формування окремих положень щодо регулювання авіаційного сектору ЄС; етап розробки головних засад спільної політики ЄС у авіагалузі; етап активної реалізації інтеграційної політики, націленої на побудову єдиного європейського повітряного простору та посилення зв'язків ЄС з третіми країнами.

6. Визначено тенденції розвитку транспортної системи України, головними з яких є зростання обсягів перевезень, у тому числі міжнародних; збільшення обсягу інвестицій до водного та авіаційного транспорту; низькі темпи якісних зрушень у розвитку транспортної галузі; скорочення рівня прибутку, що потребує внесення змін у стратегію розвитку української транспортної системи. При цьому авіаційна мережа держави, яка має незначну питому вагу у загальній структурі транспортної системи, протягом останніх років демонструє динамічні темпи розвитку, що простежується у тенденціях до збільшення обсягів міжнародних перевезень та інвестицій, підвищення рівня соціального захисту працівників галузі та збереження відносно сталого навантаження на мережу.

7. На підставі ієрархічно-конкурентної моделі та з урахуванням зовнішніх та внутрішніх факторів впливу, принципів політики «відкритого неба» розроблено концептуальні напрями інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору ЄС, які передбачають поетапне реформування правового, економічного, технічного, соціального та безпекового секторів. Визначено, що результатом інтеграції авіаційної мережі є: гармонізація стандартів функціонування транспортної системи України та ЄС; лібералізація перевезень та синхронне відкриття

національних ринків України та держав-членів ЄС; приведення експлуатаційних та техніко-економічних показників розвитку транспортних мереж до європейських стандартів, що дозволить значно підвищити ефективність функціонування авіаційної мережі України, а також транспортної системи в цілому.

8. На основі використання градієнтного методу максимального елемента, концепції «Hub&Spoke», визначення переваг авіахабів обґрунтовано економічну доцільність формування міжнародного авіахабу в центральній частині України, функціонування якого сприятиме зростанню транзитного потенціалу та соціально-економічних показників розвитку держави. За рахунок оптимізації розміщення авіахабів на території Європи із залученням України запропоновано модель розвитку європейської авіамережі, яка визначає можливі механізми формування нових авіахабів, принципи, напрями удосконалення нормативно-правового забезпечення, що дозволяє підвищити ефективність авіап перевезень на підставі значного збільшення кількості авіамаршрутів та створити передумови для подальшого розвитку глобальної авіаційної системи.

ПУБЛІКАЦІЇ АВТОРА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Мегатренды развития глобальной экономической системы: ведущие акторы, фреймы и детерминанты инновационных сдвигов: [монография] / [О.Б. Чернега, К.М. Дорофеева и др.]. – Донецк: ООО «Східний видавничий дім», 2014. – 305 с. (18,7/1,4 д.а.).

Особистий внесок здобувача: Теоретические подходы к изучению глобализации как основного фактора фундаментальной реконфигурации мирового порядка (С. 5-24): досліджено сучасні концепції та підходи до визначення сутності глобалізації, її особливості, властивості та методики виміру.

Публікації у наукових фахових виданнях:

2. Дорофеева Х.М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу / О.Б. Чернега, Х.М. Дорофеева // Економіка. Управління. Інновації: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка. – 2015. – Вип. 1 (13). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui_2015_1_41.pdf (0,5/0,25 д.а.) (*видання включено до міжнародної наукометричної бази*)

Особистий внесок здобувача: розроблено рекомендації щодо напрямів інтеграції транспортної системи України до транспортної системи ЄС та на основі градієнтного методу максимального елемента встановлена необхідність розміщення авіахабу на території держави.

3. Дорофеева Х.М. Аналіз показників роботи транспортної системи України / Х.М. Дорофеева // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2015. – Вип. 1. – С. 64-69 (0,5 д.а.) (*видання включено до міжнародної наукометричної бази*).

4. Дорофеева Х.М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж Європейського Союзу в умовах глобалізації / Х.М. Дорофеева // Економічний аналіз: зб. наук. пр. – Тернопіль: ТНЕУ, 2015. – Вип. 1, т. 19. – С. 47-53 (0,9 д.а.) (*видання включено до міжнародної наукометричної бази*).

5. Дорофеева К.М. К вопросу о подходах к определению понятия глобализации и методах ее измерения / К.М. Дорофеева // Вісник Одеського національного університету. – 2014. – Вип. 2, т. 19. – С. 91-97 (0,5 д.а.).

6. Дорофеева К.М. К вопросу об инновационной трансформации мировой транспортной системы / К.М. Дорофеева, В.В. Папакин // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Вип. 6 (1). – С. 60-64 (0,8/0,5 д.а.).

Особистий внесок здобувача: встановлені особливості формування та розвитку світової транспортної мережі в умовах глобалізації.

7. Дорофеева Х.М. Аналіз міжнародного вантажообігу України та проблеми розвитку української транспортної системи / Х.М. Дорофеева // Глобальні і національні проблеми економіки: електронне наукове спеціалізоване видання Миколаївського національного університету імені В.А. Сухомлинського. – 2014. – Вип. 2. – С. 64-69. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/2-2014/14.pdf> (0,8 д.а.).

8. Дорофеева Х.М. Фактори глобалізації, що впливають на розвиток транспортних мереж / Х.М. Дорофеева // Проблеми та перспективи розвитку співробітництва між країнами Південно-Східної Європи в рамках Чорноморського економічного співробітництва та ГУАМ: зб. наук. праць. – Вінниця: ДонНУ, 2014. – С. 88-91 (0,4 д.а.).

Інші публікації за темою дисертації:

9. Дорофеева Х.М. Особливості розвитку транспортних мереж ЄС / Х.М. Дорофеева // Управління економічними системами: концепції, стратегії, інновації: матеріали міжнар. наук-практ. конф., 27-28 березня 2015 р. – Київ: Київський економічний науковий центр, 2015. – С. 24-27 (0,3 д.а.).

10. Дорофеева Х.М. Теоретичні основи формування транспортних мереж / Х.М. Дорофеева // Дні науки – 2015: матеріали XI міжнар. наук-практ. конф., 27 березня – 05 квітня 2015 р. – Прага: видавничий дім «Education and Science», 2015. – С. 96-97 (0,3 д.а.).

11. Дорофеева Х.М. Еволюція нормативно-правового забезпечення розвитку світових авіамереж / Х.М. Дорофеева // Економіка і управління в умовах глобалізації: матеріали IV міжнар. наук-практ. Інтернет-конф., 21 травня 2015 р. – Кривий Ріг, 2015. – С. 125-127 (0,3 д.а.).

12. Дорофеева Х.М. Інтеграція транспортних мереж України до єдиної транспортної мережі ЄС / Х.М. Дорофеева // Європейська інтеграція. Історія, сьогодення, перспективи: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 30 березня 2015 р. – Львів, 2015. – С. 44-45 (0,3 д.а.).

13. Дорофеева К.М. Теоретические подходы к определению мировой транспортной системы и ее формированию / К.М. Дорофеева // Інноваційні економічні технології для розвитку підприємств, регіонів, країн: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 24-25 жовтня 2014 р. – Дніпропетровськ: Науково-економічна організація «Перспектива», 2014. – С. 69-71 (0,2 д.а.).

14. Dorofeyeva K.M. Development of transport system in Norway as a main factor of favorable economic growth / К.М. Dorofeyeva, Alberto Vinas // Бізнес та умови його розвитку: національний та міжнародний дискурси: матеріали міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф., 15-17 травня 2014 р. – Донецьк: Донец. нац. ун-т економіки і

торгівлі ім. М. Туган-Барановського; Акад. готел. менедж. та харчування, 2014. – С. 6-8 (0,2/0,1 д.а.).

Особистий внесок здобувача: встановлені характерні риси транспортної системи Норвегії.

15. Dorofeyeva K.M. Transport as a main factor of economic growth / K.M. Dorofeyeva // Перші економіко-правові дискусії: міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф., 4 березня 2014 р. – Львів: Наукова спільнота, 2014. – С. 74-76 (0,2 д.а.).

16. Дорофеева К.М. Участие Украины в международных транспортных коридорах / К.М. Дорофеева // Економічна політика країн ЄС: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 1-3 жовтня 2013 р. – Донецьк: Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського; Акад. готел. менедж. та харчування, 2013. – С. 85-87 (0,2 д.а.).

АНОТАЦІЯ

Дорофєєва Христина Михайлівна. «Розвиток європейської авіаційної мережі в умовах глобалізації». – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. – Маріупольський державний університет Міністерства освіти і науки України, м. Маріуполь, 2015.

Дисертацію присвячено поглибленню теоретико-методичних основ дослідження міжнародних транспортних мереж в умовах глобалізації та визначенню напрямів розвитку європейської авіаційної мережі, а також розробці науково-практичних рекомендацій щодо інтеграції України до європейського повітряного простору та приєднання до авіаційної мережі ЄС.

У роботі визначено сутність та узагальнено теоретичний базис формування міжнародних транспортних мереж; виділено фактори, що впливають на розвиток міжнародних транспортних мереж в умовах глобалізації; визначено специфіку інституціонального регулювання розвитку міжнародних транспортних мереж.

На основі запропонованого автором науково-методичного підходу виконано діагностику стану світової авіаційної мережі; здійснено оцінку тенденцій та детермінант розвитку авіаційної мережі Європейського Союзу; проведено компаративний аналіз світової та європейської авіаційних мереж.

Оцінено особливості та тенденції розвитку транспортної системи та авіаційної мережі України; розроблено концептуальні напрями інтеграції України до єдиного повітряного простору та авіаційної мережі ЄС; запропоновано напрями розвитку європейської авіамережі з урахуванням результатів оптимального розміщення авіахабів.

Ключові слова: глобалізація, міжнародна транспортна мережа, авіаційна мережа, транспортна система, авіахаб, модель оптимального розміщення вузлів мережі.

АННОТАЦИЯ

Дорофеева Кристина Михайловна. «Развитие европейской авиационной сети в условиях глобализации». – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.02 – мировое хозяйство и международные экономические отношения. – Мариупольский государственный университет Министерства образования и науки Украины, г. Мариуполь, 2015.

Диссертация посвящена углублению теоретико-методических основ исследования международных транспортных сетей в условиях глобализации и определению направлений развития европейской авиационной сети, а также разработке научно-практических рекомендаций по интеграции Украины в европейское воздушное пространство и присоединению к авиационной сети ЕС.

В работе определена сущность и обобщен теоретический базис формирования международных транспортных сетей; выделены факторы, влияющие на развитие международных транспортных сетей в условиях глобализации; определена специфика институционального регулирования развития международных транспортных, в том числе авиационных сетей.

На основе предложенного автором научно-методического подхода выполнена диагностика состояния мировой авиационной сети; осуществлена оценка тенденций и детерминант развития авиационной сети Европейского Союза; проведен компаративный анализ мировой и европейской авиационных сетей.

Оценены особенности и тенденции развития транспортной системы и авиационной сети Украины; разработаны концептуальные направления интеграции Украины в единое воздушное пространство и авиационную сеть ЕС; предложены направления развития европейской авиасети с учетом результатов оптимального размещения авиахабов.

Ключевые слова: глобализация, международная транспортная сеть, авиационная сеть, транспортная система, авиахаб, модель оптимального размещения узлов сети.

SUMMARY

Khristina Dorofeyeva. «The development of the European aviation network in the context of globalization». – Manuscript.

The thesis for the degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.02 - World Economy and International Economic Relations. – Mariupol State University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Mariupol, 2015.

Dissertation is devoted to deepening of theoretical and methodological grounds of the international transport networks studying in the context of globalization, identifying trends in the development of European aviation network and the development of scientific and practical recommendations for the integration of Ukraine into the European airspace and accession to the EU aviation network.

In the first section «Theoretical grounds of international transport networks research» it is given a definition of the international transport network as a set of interconnected routes of each kind of transport and equipment, through which their connection is ensured for the development of international relations. As a result of critical

analysis of theoretical approaches to defining the essence of the global transport network author proposed the configuration international transport network with defined properties, structural elements and classifications. Also the factors, influencing the development of transport networks in the context of globalization are systematized, which, unlike existing approaches, are classified into two groups: braking factors and driving forces. That will improve quality control of national and international transport network. The author has proved the need for active participation of international organizations in the regulation of the transport networks' operation due to the inability of the state to regulate their own functioning transport networks of all transport modes in terms of the interdependence and intensification of integration processes in all spheres of life. The common features of institutional regulation of transport networks are determined, namely the activities of international organizations aimed at providing clarification on the application of international and legal sources, interpretations of existing treaties and agreements, and their most important function is settlement of disputes through mediation and arbitration; at the present stage of development the main focus of regulation is maintenance of flexibility and ease of access to transport networks. It is determined that problem areas of regulating transport networks are the existence of natural monopolies limiting competition in the market, the need to modernize infrastructure.

The second section «Research of the trends of international and European aviation networks» is based on the author's integral scientific and methodical approach to evaluating the current state and determinants of any transport network. Such approach includes five stages of evaluation: 1) evaluation of the regulatory functioning of network; 2) evaluation of economic development of network and its technological state; 3) evaluation of network safety. With this approach there has been shown that contemporary world aviation network is characterized by increasing: resources capacity and load capacity of national and international aviation networks, in demand for air travel, role of the States of the Middle East and Asia in the development of aviation network, in cargo and passenger transportation by aviation network, the share of air transport in total trade flows, investment in the development of aviation networks. Also the author has demonstrated that the EU aviation network is characterized by the same features, but growth rates are significantly lower. As for the evolution of the EU aviation network it is started on the stage of the deregulation of world aviation network and the author defines three stages, namely stage of nucleation common EU policy in the regulation of airline networks; stage of development of transport policy; the integration stage of development of transport policy.

In the third section «Ukraine's integration into European airspace and the EU aviation network» the state of the transport system of Ukraine is analyzed. Low integration into the global and European transport systems, outdated physical infrastructure, lack of funding and other features of Ukrainian transport system cause its low efficiency and hinder integration in the transport sector. Ukrainian transport system has such advantages as sufficient resource base, availability of skilled labor, favorable climatic and geographical characteristics of the territory. The author proposes the conceptual directions of improving transport integration of Ukraine to the EU integrated aviation network which provide the gradual reform of legal, economic, technical and social sectors, as well as strengthening cooperation in the field of safety of transport networks. The

recommendations on Ukraine's accession to the EU aviation network are worked out; they are based on the hypothesis on the need of accommodation in the central part of the state a major international airline hub that will not only strengthen cooperation between Ukrainian and European aviation network, but also promote the elimination of «space» on the map of air traffic direction of Middle East.

Key words: globalization, international transport network, aviation network, the transport system, airline hub, the model of optimal placement of nodes.