

**ЛОЖАЧЕВСЬКА ОЛЕНА,
СИДОРЕНКО КАТЕРИНА,
СІДЕНКО СВІТЛАНА¹**

Глобальні закономірності розвитку світового ринку авіаційних перевезень

АНОТАЦІЯ. Статтю присвячено обґрунтуванню ключових глобальних закономірностей розвитку світового ринку авіаційних перевезень на основі комплексного узагальнення етапів розвитку суспільства в контексті інфраструктурних трансформацій, виявлення тенденцій і структурних домінант глобального ринку авіатранспортних послуг. В дослідженні застосовано системний підхід, методологічна база роботи включає положення теорій та концепцій розвитку суспільства, концептуальних підходів до дослідження світового ринку послуг, зокрема світового ринку послуг повітряних перевезень. Джерельною і статистичною основою статті є монографічні дослідження та періодичні публікації вітчизняних і зарубіжних учених-економістів, матеріали й аналітичні звіти Світового банку, Європейської Комісії, Світової організації торгівлі, агреговані дані Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Міжнародної Ради аеропортів, відкриті інформаційні інтернет-ресурси. В роботі здійснено систематизацію соціально-технологічних й інфраструктурних параметрів формування етапів розвитку суспільства. Встановлено, що протягом кожної фази (починаючи від аграрної до становлення економіки знань та мережевого суспільства) інфраструктура зазнавала революційних трансформаційних змін, спричинених технологічними новаціями, а також завдяки зрушенням у структурі виробництва, і в сучасних умовах набуває глобального характеру, утворюючи світову комунікаційну мережу. Критично досліджено структурні зрушення на світовому ринку послуг й виявлено, що у постіндустріальному суспільстві сфера матеріального виробництва не втрачає важливості, однак сучасна стадія становлення людської цивілізації характеризується прискореним розвитком і диверсифікацією сфери послуг практично в усьому світі – зниження питомої ваги сировинних галузей і сільського господарства, капіталомістких галузей, швидке зростання сектору послуг, що відбулося завдяки збільшенню фізичних обсягів тор-

¹ **Ложачевська Олена Михайлівна** — доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту НТУ. Автор понад 130 наукових та навчально-методичних праць, включаючи монографії, навчальні посібники (у співавторстві), опублікованих в Україні та в зарубіжних виданнях. Сфера наукових інтересів: розробка методик оптимального функціонування та управління стратегічним розвитком транспортного комплексу та його інфраструктури, сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці, міжнародного менеджменту, дослідження процесів інтеграційної взаємодії суб'єктів господарювання та перспективи їх економічного розвитку в умовах глобалізації. Електронна адреса: lemina@ukr.net

Сидоренко Катерина Вікторівна — старший викладач кафедри економіки повітряного транспорту Національного авіаційного університету. У 2018 році захистила дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. Автор понад 60 наукових та навчально-методичних праць, опублікованих в Україні та в зарубіжних виданнях. Сфера наукових інтересів: міжнародні економічні відносини в авіаційному секторі, формування глобальної виробничої інфраструктури, управління конкурентоспроможністю міжнародних аеропортів, інтеграційні процеси в авіації. Електронна адреса: sidorkate@gmail.com

Сіденко Світлана Володимирівна — доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу Навчально-наукового інституту міжнародних відносин Національного авіаційного університету. Автор понад 160 наукових та навчально-методичних праць, включаючи дві одноосібні монографії та розділи у 18 колективних монографіях, навчальні посібники (у співавторстві), опубліковані в Україні та за кордоном. Сфера наукових інтересів: проблеми глобалізації економіки, європейська інтеграція, конкурентоспроможність економіки, інноваційний розвиток, ринкові моделі, соціальний розвиток. Електронна адреса: sv_sidenko@ukr.net

гівлі у світовій економіці, розвитку транспортних, туристичних та інших послуг. Встановлено, що характерною особливістю постіндустріалізму є збільшення обсягів послуг міжнародних повітряних пасажирських і вантажних перевезень, їх регіональна диверсифікація та посилення взаємозалежності національних економік, оскільки удосконалення авіатранспортної інфраструктури та зменшення витрат на перевезення під впливом науково-технічного прогресу дозволяє інтенсифікувати торговельно-економічне співробітництво між географічно віддаленими регіонами, призводить до зниження витрат просторової організації міжнародних господарських систем, створює передумови для посилення інтеграційних процесів. Результати роботи можуть бути використані у подальших наукових дослідженнях і практичних розробках у сфері виявлення та обґрунтування глобальних закономірностей розвитку світового ринку авіаційних перевезень, нарощення продуктивності національних економік, підвищення рівня соціально-економічного добробуту населення.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: постіндустріальне суспільство, мережевізація, інфраструктура, ринок послуг, третинний сектор, авіаційні перевезення, повітряний транспорт.

Вступ

В сучасних умовах динамічного розвитку світового господарства і міжнародних економічних відносин суттєво підвищується роль міжнародних повітряних перевезень, оскільки, будучи одним з основних системоутворюючих елементів глобальної мережевізації суспільства, функціонування світового ринку авіаперевезень створює передумови для посилення інтеграційних процесів шляхом забезпечення вільного пересування пасажирів і вантажів, залучення країн до участі у міжнародній торгівлі та є одним з основоположних факторів соціально-економічного зростання національних економік як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективах.

Фундаментальні положення розвитку інфраструктури транспорту знайшли відображення в численних дослідженнях таких зарубіжних і українських учених, як М. Бутко², В. Геєць³, Н. Іванова⁴, Д. Каннінг⁵, Н. Крафтс⁶, В. Куриляк⁷, В. Новицький⁸, Б. Піріашвілі⁹, П. Рітвелд¹⁰,

² Бутко М.П., Сидоренко І.В. (2013) Еволюційні погляди на модернізацію різних ієрархічних рівнів виробничої інфраструктури. *Економіст*, 3, с. 11-14.

³ Геєць В.М. (2014) Модернізація в системі «суспільство — держава — економіка». *Журнал європейської економіки*, 13, 3, с. 221-235.

⁴ Іванова Н.В. (2015) Методологічні аспекти формування передумов модернізації виробничої інфраструктури. *Глобальні та національні проблеми економіки*, 6, с. 543-549.

⁵ Canning D., Pedroni P. (2004) *The effect of infrastructure on long run economic growth*. M.: Harvard University.

⁶ Crafts N. (2009) Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity. *Oxford review of economic policy*, 25 (3), p. 27-43. DOI: 10.1093/oxrep/grp021.

⁷ Савельєв Є., Куриляк В. (2018) Україна в глобальних процесах посилення інтеграції електричного транспорту в систему громадських перевезень. *Журнал європейської економіки*, 17, 1, с. 98-109.

⁸ Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України. К.: КНЕУ, 2003.

⁹ Піріашвілі Б.З., Чиркін Б.П., Никифорок О.І. та ін. (2014) *Засади модернізації виробничої інфраструктури України*. К.: Ін-т екон. та прогнозів. НАН України.

¹⁰ Rietveld P., Nijkamp P. (1993) Transport and regional development. *European transport economics*. Paris: RCMT, p. 130-151.

А. Рибчук¹¹, Є. Савельєв¹², А. Хахлюк¹³, О. Шевцова¹⁴, С. Юрченко¹⁵ та інші. Теоретичним і прикладним питанням розв'язання багатоаспектних проблем функціонування та розвитку світового ринку авіаційних перевезень присвячено праці таких сучасних учених-економістів, як К. Баттон¹⁶, П. Белобаба¹⁷, М. Григорак¹⁸, М. Гричкоєдова¹⁹, Н. Ітані²⁰, М. Крокет²¹, Р. Макаріо²², К. Марінцева²³, А. Одоні²⁴, О. Полоус²⁵, О. Полторацька²⁶, Дж. О'Коннелл²⁷, В. Чужиков²⁸, Д. Хеншер²⁹, М. Хуссейн³⁰.

Водночас, попри наявність глибоких і ґрунтовних наукових напрацювань вчених різних років, проблематика виокремлення та обґрунтування глобальних закономірностей розвитку світового ринку авіаційних перевезень недостатньо опрацьована економічною наукою. Потребують подальшого вивчення характеристики соціально-технологічних та інфраструктурних параметрів формування фаз розвитку суспільства, конкретизація структурних зрушень на світовому ринку послуг, виявлення глобальних трендів формування світового ринку авіаційних перевезень.

¹¹ Рибчук А.В. (2010) *Формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства: автореф. дис... д-ра екон. наук спец. 08.00.02*. К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка.

¹² Савельєв Є., Куриляк В. (2018) Україна в глобальних процесах посилення інтеграції електричного транспорту в систему громадських перевезень. *Журнал європейської економіки*, 17, 1, с. 98-109.

¹³ Хахлюк А.М. (2007) Інфраструктурні галузі у світовому господарстві. У: А.С.Філіпенко (ред.) *Світова економіка*. К.: Либідь, с. 314-334.

¹⁴ Шевцова О.І. (2001) *Організаційно-економічний механізм управління промисловою інфраструктурою суб'єктів господарювання: автореф. дис. ... д-ра екон. наук спец. 08.06.01*. Донецьк: Інститут економіки промисловості НАН України.

¹⁵ Юрченко С.А. (2006) *Інфраструктура мира*. Х.: ХНУ.

¹⁶ Button K., Vega H. (2012) *Globalization and transport (The globalization of the world economy series)*. Cheltenham: Edward Elgar Pub.

¹⁷ Belobaba P., Odoni A., Barnhart C. (2009) *The Global Airline Industry*. West Sussex: Wiley.

¹⁸ Григорак М.Ю., Савченко Л.В. (2017) *Логістичні концепції розвитку аеропортів*. К.: Логос.

¹⁹ Гричкоєдова М.В. (2010) Сучасні тенденції розвитку бізнес-авіації у світі. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*, 28, с. 247.

²⁰ Itani N., O'Connell J., Mason K. (2014) A macro-environment approach to civil aviation strategic planning. *Transport Policy*, 33, р. 125-135. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.02.024.

²¹ Crocket M. (2000) *Airport infrastructure and regional development: a case for resurrecting the growth pole concept*. Winnipeg: University of Manitoba.

²² Macario R., Voorde E. (2010) *Critical issues in air transport economics and business*. N.Y.: Routledge.

²³ Marintseva K. (2013) Analysis of air transport network of Ukraine. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, 12, с. 97-109.

²⁴ Belobaba P., Odoni A., Barnhart C. (2009) *The Global Airline Industry*. West Sussex: Wiley.

²⁵ Полоус О.В. (2018) Особливості функціонування логістичних систем на мега-, макро- та макрорівні. *Економіка. Фінанси. Право*, 1/3, с. 20-24.

²⁶ Полторацька О.Т. (2012) Координація та вдосконалення взаємовідносин між суб'єктами авіаційного простору. *Стратегія розвитку України*, 3, с. 201-207.

²⁷ Itani N., O'Connell J., Mason K. (2014) A macro-environment approach to civil aviation strategic planning. *Transport Policy*, 33, р. 125-135. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.02.024.

²⁸ Чужиков В.І. (2010) Авіаційні альянси в глобальній конкурентній моделі XXI століття. *Вісник Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку*, 3-4, с. 9-16.

²⁹ Hensher D. (2010) Transport Economics and Markets. *Economic Papers: A journal of applied economics and policy*, 20, 2. DOI: 10.1111/j.1759-3441.2001.tb00280.x.

³⁰ Hussain M. (2010) *Investment in Air Transport Infrastructure*. Washington: World Bank.

Метою статті є обґрунтування ключових глобальних закономірностей розвитку світового ринку авіаційних перевезень на основі комплексного узагальнення етапів розвитку суспільства в контексті інфраструктурних трансформаційних змін, виявлення тенденцій і структурних доміант глобального ринку авіатранспортних послуг.

Етапи розвитку суспільства у частині причинно-наслідкових соціально-технологічних та інфраструктурних трансформаційних змін

Для кращого розуміння фундаментальних трендів і глобальних закономірностей розвитку світового ринку авіаційних перевезень необхідним є звернення до теорій постіндустріального суспільства, які певним чином пояснюють вплив індустріалізації, модернізації, розвитку сфери послуг на соціально-економічне зростання національних економік, підвищення їх конкурентоспроможності у світовому господарстві, й дозволяють більш чітко зрозуміти глобальну архітектуру світогосподарських зв'язків. Концепції постіндустріального суспільства набули широкого висвітлення у працях багатьох видатних учених: Д. Белла³¹, Дж. Гелбрейта³², М. Кастельса³³, Й. Масуди³⁴, М. Пората³⁵, Т. Стоуньєра³⁶, Е. Тоффлера³⁷ та інших. Значний внесок у розробку основних положень економічної складової теорії постіндустріалізму належить також таким українським науковцям, як О. С. Бурміч³⁸, А. С. Гальчинський³⁹, В. М. Геєць⁴⁰, В. В. Зінченко⁴¹, О. Д. Лук'яненко⁴², Ю. В. Орловська⁴³, Є. Г. Панченко⁴⁴,

³¹ Bell D. (1973) *The coming of postindustrial society: A venture of social forecasting*. N.Y.: Basic Books.

³² Гелбрейт Дж. К. (1969) *Новое индустриальное общество*. Пер. с англ. М.: Прогресс.

³³ Castells M. (2000) *The Information Age: Economy Society and Culture. Volume I: The Rise of the Network Society*. Second Edition. Oxford: Blackwel.

³⁴ Masuda Y. (1981) *The information society as post-industrial society*. Washington, D.C.: World Future Society.

³⁵ Porat M., Rubin M. (1978) *The Information Economy: Development and Measurement*. Washington: Scientific Review.

³⁶ Stonier T. (1983) *The Wealth of Information*. London: Oxford University Press.

³⁷ Toffler A. (1980) *The Third Wave*. New York: Bantam.

³⁸ Бурміч О.С., Лук'яненко О.Д., Панченко Є.Г., Чужиков В.І. (2013) *Технологічна модернізація в Європейській економіці*. К.:КНЕУ.

³⁹ Гальчинський А.С., Геєць В.М., Кінах А.К., Семиноженко В.П. (2004) *Інноваційна стратегія українських реформ*. К.: Знання України.

⁴⁰ Там само.

⁴¹ Зінченко В.В. (2013) Постіндустріалізм, динаміка процесів самоорганізації і управлінська демократія в перспективах трансформаційних змін векторів глобального розвитку. *Гілея: науковий вісник*, 70, с. 337-348.

⁴² Бурміч О.С., Лук'яненко О.Д., Панченко Є.Г., Чужиков В.І. (2013) *Технологічна модернізація в Європейській економіці*. К.:КНЕУ.

⁴³ Орловська Ю.В., Чала В.С. (2013) Вплив глобальних проблем розвитку постіндустріальної економіки на креативізацію зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Економічний простір*, 78, с. 32-44.

⁴⁴ Бурміч О.С., Лук'яненко О.Д., Панченко Є.Г., Чужиков В.І. (2013) *Технологічна модернізація в Європейській економіці*. К.:КНЕУ.

Ю. Пахомов⁴⁵, А. С. Філіпенко⁴⁶, В. І. Чужиков⁴⁷, А. А. Чухно⁴⁸ та інші.

Так, американський економіст Уолт Ростоу⁴⁹ ще у 1960 р. запропонував п'ять історичних етапів розвитку суспільства: традиційне суспільство, передумови для економічного зростання, підйом, рух до зрілості, ера масового споживання. Вчений озвучив позицію, згідно з якою трансформаційні переходи між етапами обґрунтовуються технологічними новаціями, швидкістю економічного зростання, змінами у структурі виробництва.

Основні методологічні принципи теорії постіндустріального суспільства набули розвитку у 1970-х роках у працях Деніела Белла⁵⁰, професора Гарвардського університету (США). Досліджуючи трисекторну структуру економіки (запропоновану в 1930-х роках новозеландським економістом А.Фішером⁵¹ та англійським економістом К.Кларком⁵²), згідно з якою виокремлюють «первинний сектор» — сільське господарство і видобувні галузі, «вторинний сектор» — галузі обробної промисловості та будівництво, «третинний сектор» — сфера послуг, науковець доповнив ще двома етапами: «четвертинний» і «п'ятірний», які відображають перехід від індустріального до постіндустріального суспільств. За такою моделлю послуг до «третинного сектору» відносять транспортні і комунальні послуги, до «четвертинного» — торгівлю, страхування, операції з нерухомістю та фінансовими послугами, а до «п'ятірного сектору» — охорону здоров'я, освіти, наукові дослідження, відпочинок і громадські адміністрації.

Д. Белл виокремлює етапи формування глобального господарства за такими критеріями: «за переважаючими ресурсами, методом виробничої діяльності, організацією технологій та характером побудови відносин людини і природи»⁵³. У свою чергу індустріальне суспільство характеризується кількістю товарів, які вказують на рівень життя, а постіндустріальному суспільству властивий рівень якості життя і вимірюється послугами — охороною здоров'я, відпочинком і культурним дозвіллям.

⁴⁵ Пахомов Ю.Н. Смена цели развития как способ предотвращения катастрофы в постиндустриальном обществе. *Економічний Часопис* — XXI, 1-2, с. 3-4.

⁴⁶ Філіпенко А.С. (2016) Економічний світ: епістемологія. *Економічна теорія*, 1, с. 17-25.

⁴⁷ Бурміч О.С., Лук'яненко О.Д., Панченко Є.Г., Чужиков В.І. (2013) *Технологічна модернізація в Європейській економіці*. К.:КНЕУ.

⁴⁸ Чухно А.А. (2003) *Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України*. К.: Логос.

⁴⁹ Rostow W. (1960) *The stages of economic growth*. 3rd ed. N.Y.: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511625824.

⁵⁰ Bell D. (1973) *The coming of postindustrial society: A venture of social forecasting*. N.Y.: Basic Books.

⁵¹ Fisher A. (1939) Production, primary, secondary and tertiary. *Economic Record*, 15.1, pp. 24-38. DOI: 10.1111/j.1475-4932.1939.tb01015.x.

⁵² Clark C. (1940) *The Conditions of Economic Progress*. London: Macmillan.

⁵³ Bell D. (1976) *The Cultural Contradictions of Capitalism*. NY.: Basic Books.

Притаманні постіндустріальній стадії розвитку суспільства ознаки виявляються у такий спосіб: у сфері економіки — зрушення від виробництва товарів до виробництва послуг; у сфері зайнятості — переважання працівників розумової праці; у сфері науки — провідна роль теоретичних знань як джерела інновацій; у сфері управління — прийняття рішень на основі засобів нових інтелектуальних технологій; у сфері екології — контроль за технікою й оцінка можливих наслідків технічних нововведень. Отже, на відміну від індустріального суспільства, яке було організоване навколо координації машин і людської праці для виробництва товарів, постіндустріальне суспільство «організоване навколо знань з метою соціального контролю та спрямованості інновацій та змін»⁵⁴.

У межах теорії постіндустріалізму доцільно виокремити концепцію «трьох хвиль розвитку суспільства» Е. Тоффлера⁵⁵, відповідно до якої перша хвиля історії цивілізації — аграрна (до XVIII ст.), друга — індустріальна (до 1950-х років), третя — пост- або суперіндустріальна (починаючи з 1950-х років XX ст.). Досліджуючи багатомікову історію людства через призму глобально-синхронних фаз, науковець акцентує увагу на техніко-економічних та інформаційно-комунікаційних факторах суспільного розвитку.

Характерною ознакою першої хвилі є простий поділ праці і невелика кількість чітко виокремлених класів суспільства. Індустріалізація, впровадження нових технологій, інновації в енергетичному секторі викликали у суспільстві другу хвилю; а от третя хвиля, на думку Е. Тоффлера⁵⁶, відрізняється кардинальними змінами (застосування повновловальних джерел енергії, нестандартизоване виробництво, поява радикально нових шкіл тощо), що ґрунтуються на значних досягненнях науки і впровадженні інформаційно-комунікаційних технологій. Таким чином, за головну ознаку постіндустріального суспільства визначено зростаючу роль інформації та знань у процесі виробництва^{57, 58}.

Теорію інформаційного суспільства продовжили такі науковці, як Р.Катц⁵⁹, Й.Масуда⁶⁰, М.Порат⁶¹, Т.Стоуньєр⁶². Так, досліджуючи со-

⁵⁴ Белл Д. (2004) *Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования*. Перевод с англ. В. Иноземцев. М.: Academia.

⁵⁵ Toffler A. (1980) *The Third Wave*. New York: Bantam.

⁵⁶ Там само.

⁵⁷ Сіденко С.В. (2014) Проблеми інноваційного розвитку в умовах глобалізації. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*, 2, 2014.

⁵⁸ Сіденко С.В. (2016) Міжнародне співробітництво України в сфері інновацій. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*, 1, с. 172-176

⁵⁹ Katz R. (1988) *The Information Society: An International Perspective*. N.Y.: Praeger. Lindberg.

⁶⁰ Masuda Y. (1981) *The information society as post-industrial society*. Washington, D.C.: World Future Society.

⁶¹ Porat M., Rubin M. (1978) *The Information Economy: Development and Measurement*. Washington: Scientific Review.

⁶² Stonier T. (1983) *The Wealth of Information*. London: Oxford University Press.

ціально-економічний аспект інформаційного суспільства, Т. Стоуньєр⁶³ зазначав, що постіндустріальна економіка — це економіка, в якій промисловість за показниками зайнятості і часткою в національному продукті поступається сфері послуг, а також наголошував, що обробка і продукування інформації сприяє поширенню знань і наукових відкриттів.

Продовжуючи досліджувати теорію постіндустріального суспільства, низка вчених (П. Друкер⁶⁴, Н. Штер⁶⁵, Т. Сакайя⁶⁶ та інші) наголошують на тому, що соціально-економічний розвиток розвинених індустріальних країн забезпечило інформаційне суспільство, в якому головними рушійними силами стали інформаційно-комунікаційні технології, а також зростання сектору послуг, заснованого на знаннях. У межах згаданої концепції знання розглядаються як основний фактор виробництва, а передумовами переходу до нової економіки (економіки знань) є лібералізація ринку, пришвидшення мобільності капіталу, глобалізація ринку, поява цифрового середовища як загальної мережі зв'язку.

Теорія суспільства знання найбільш детально обґрунтована Н. Штером⁶⁷. На думку вченого, виникнення суспільства знання — це не революційний, а еволюційний процес, за якого поступово зазнають перетворень соціально-економічні й культурні характеристики суспільства. Головною зміною в економіці знання стає домінування нематеріальної сфери над матеріальною, адже вартість сучасних компаній більшою мірою визначається їх нематеріальними активами та знаннями співробітників.

Світовий банк⁶⁸ розробив спеціальну методологію вимірювання рівня наблизеності країн до економіки знань у програмі «Знання заради розвитку». Методологія ґрунтується на чотирьох елементах: режим економічного стимулювання, освіта та компетенції, інформаційно-комунікаційна інфраструктура, інноваційна система. За даними індикаторами здійснюється оцінювання країн на шляху переходу до економіки знань, а також порівняння між країнами.

Досліджуючи різні теорії постіндустріального суспільства, встановлено, що концепції постіндустріального суспільства вплинули на формування нової парадигми у функціонуванні інфраструктури, зокрема в глобальній транспортній системі⁶⁹. В інформаційному суспіль-

⁶³ Там само.

⁶⁴ Друкер П. (1990) *Посткапіталістическое общество*. М.: Academia.

⁶⁵ Stehr N. (1994) *Knowledge Societes*. London: Sage.

⁶⁶ Сакайя Т. (1999) *Стоимость, создаваемая знаниями или История будущего*. М.: Academia.

⁶⁷ Stehr N. (1994) *Knowledge Societes*. London: Sage.

⁶⁸ World Bank (2008) *Knowledge for development*. [online] Available at: <http://www.worldbank.org/en/publication/wdr/wdr-archive>.

⁶⁹ Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. (2017) Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. *Економічний простір*, 125, с. 17-26.

стві соціально-технологічний принцип підкреслює інформаційну економіку з її регіональними агломераціями та мегаполісами. Принцип фізичного транспортування все більше концентрується на потоці бітів у кабелях, однак принципи фізичного транспортування попередніх етапів також посилюються. Зростають обсяги перевезень автомобільним, залізничним і морським видами транспорту, втім в умовах, в яких транспортна система стає більш глобалізованою та взаємопов'язаною, великого значення набувають авіаперевезення.

Інформаційно-комунікаційні технології сприяли формуванню складної технологічної системи в авіації, зокрема у таких сферах, як інформаційне обслуговування пасажирів повітряних суден, система відстеження вантажів, організація повітряного руху, навігація, автономні системи транспортних засобів тощо⁷⁰. За твердженням Європейської Комісії⁷¹, інтелектуальна транспортна система та обслуговування (транспортна телематика) матимуть величезний потенціал у майбутньому і з часом поступово будуть вводитися нові види послуг для населення. Впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій дозволить одержувати необхідну інформацію про потреби в обслуговуванні та інфраструктурі, допоможе підвищити транспортну безпеку, екологічну стійкість.

Інформаційне суспільство підкреслює комбінацію електронного та фізичного транспорту – у світовій економіці на сьогодні переплетіння й неперервний зв'язок транспортної та інформаційної інфраструктури забезпечує накопичення, обробку і транспортування інформації / пасажирів / вантажів, а також є основним фактором задоволення потреб користувачів інфраструктурних послуг⁷². Інформаційно-комунікаційна інфраструктура стає суспільним продуктом і сервісною платформою виробничої інфраструктури⁷³.

В умовах динамізму світової економіки транспортні та комунікаційні технології (залізничні, морські, автомобільні, авіаційні, телерадіомовні, цифрові, комп'ютерні, комунікаційні технології, найновіші технології цифрової мережі та ін.) пришвидшили рух глобальних потоків капіталу, товарів, енергії, ідеологій, зв'язку та інформації. Земля дедалі більше перетворюється на глобальну комунікаційну ме-

⁷⁰ Sidenko S. (2016) Innovation priorities of Ukraine: the aerospace sector. *Economics&Education International Scientific Journal*, №2, p. 14-18.

⁷¹ European Commission (2016b) *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area — towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*. Brussels: European Commission.

⁷² Balbi G., Moraglio M. (2016) A Proposal to hybridise communication and mobility research agendas. In: S. Fari, M. Moraglio, eds. *Peripheral flows: A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes*. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, p. 10-27.

⁷³ Сидоренко К.В. (2016) Генезис и гносеология инфраструктуры. *Sciences of Europe*, 9 (1), p. 55-60.

режу, яка впливає на всі сфери життя суспільства, на що вказують і дослідження прихильників мережевого суспільства^{74 75}.

Теорія мережевого суспільства являє собою неоліберально реструктуризовану версію «інформаційного суспільства», що пов'язана з підвищенням гнучкості, індивідуальності та нової культури інновацій. На думку М. Кастельса⁷⁶, індустріалізм був заміщений інформаціонізмом, а це є новою економічною парадигмою, яка зосереджується на «генерації знань, обробці інформації та символічному спілкуванні», й все це досягається за допомогою новітніх інформаційних та комунікаційних технологій. Науковець стверджує, що економіка кінця ХХ ст. — інформаційна за змістом, тому що продуктивність і конкурентоспроможність економічних агентів фундаментально залежить від здатності генерувати, обробляти, ефективно використовувати інформацію, яка базується на знаннях. Економіка «глобальна, тому що основні види діяльності, такі як виробництво, споживання та циркуляція товарів і послуг організовані у глобальному масштабі або безпосередньо, або через мережу зв'язків між суб'єктами економічних відносин. Вона мережева, тому що у нових історичних умовах досягнення певного рівня продуктивності й існування конкуренції можливе лише всередині глобальної взаємопов'язаної мережі»⁷⁷.

У табл. 1 наведено етапи соціально-технологічних змін у суспільстві — починаючи від аграрної фази до становлення економіки знань та мережевого суспільства. Слід зазначити, що кожна наступна фаза розвитку суспільства характеризується появою нових закономірностей розвитку інфраструктури. Характерною ж особливістю постіндустріального етапу можна вважати глобальну трансформацію інфраструктури і як наслідок — посилення інтегрованості національних систем і розвиток взаємозалежності країн.

Таким чином, теорії постіндустріального суспільства дають змогу побачити, що головним джерелом розвитку економік країн і факторами глобального економічного прогресу є інформація і технології, а також акцентують увагу на важливості сфери послуг, що є індикатором соціально-економічного зростання. Звісно, сфера матеріального виробництва не втрачає своєї важливості, однак загальними тенденціями галузевих зрушень у світовій економіці є зниження питомої ваги сировинних галузей і сільського господарства, капіталомістких галузей, швидке зростання сектору послуг.

⁷⁴ Kelly K. (1998) *New Rules for the New Economy. Ten Radical Strategies for a Connected World*. N.Y.: Penguin Books.

⁷⁵ Castells M. (2009) *Communication Power*. Oxford: Oxford University Press.

⁷⁶ Castells M. (2010) *The Information Age: Economy Society and Culture*. 2nd Edition. Oxford: Blackwel.

⁷⁷ Там само.

Таблиця 1

**СОЦІАЛЬНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ ТА ІНФРАСТРУКТУРНІ ПАРАМЕТРИ
ФОРМУВАННЯ ФАЗ РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА**

Фази розвитку суспільства	Соціально-технологічні параметри	Інфраструктурні параметри
Аграрна фаза	Феодальне суспільство; місцеві сільськогосподарські технології	Застосування природних транспортних шляхів
Індустріальна фаза	Урбанізація; технології масового виробництва	Систематичний розвиток основної транспортної інфраструктури, здатної задовольняти потреби урбанізованих промислових вузлів
Інформаційне суспільство	Інформаційна економіка, регіоналізація; мегаміста; інформаційні технології	Поєднання електронного і фізичного транспорту; інфраструктура набуває ознак глобалізованої та мережевої; зростання ролі авіаційних перевезень
Суспільство знань	Глобальна інформаційна економіка, регіоналізація; мегаміста; інформаційні технології є фактором виробництва та інфраструктурою як такою	Заснована на інформаційно-комунікаційних технологіях організація транспортних потоків та логістичних послуг
Мережеве суспільство	Глобальна система (мережа); регіональна поляризація; загальнодоступні технології	Інфраструктура – глобальна система, мережа, що пронизує всі рівні; змінено принципи транспортування – прозорий режим функціонування, який поєднує технології та послуги

Джерело: розроблено авторами на основі^{78, 79}

Структурні зрушення на світовому ринку послуг

Концепція постіндустріального суспільства дістала підтвердження на практиці. Сучасна стадія розвитку людської цивілізації характеризується прискореним розвитком і диверсифікацією сфери послуг практично в усьому світі. За даними Світового банку⁸⁰, у 2016 р. у секторі послуг створено 69% доданої вартості, у промисловості – 27%, в аграрному секторі – лише 4% (рис. 1). Починаючи з 1995 р. обсяг доданої вартості сфери послуг збільшився на 11%, що відбулося завдяки зростанню фізичних обсягів торгівлі у світовій економіці, розвитку транспортних та інших послуг.

⁷⁸ Castells M. (2010) *The Information Age: Economy Society and Culture*. 2nd Edition. Oxford: Blackwel.

⁷⁹ Toffler A. (1980) *The Third Wave*. New York: Bantam; World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.

⁸⁰ World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.



Рис. 1. Додана вартість секторів економіки у структурі ВВП, %

Джерело: розроблено авторами за даними⁸¹

У 2016 р. зовнішньоторговельний обіг послуг у світі досяг 9501,8 млрд. дол. США, з них 4807,7 млрд. дол. США — експорт (23,2% обсягу експорту товарів і послуг), а 4694,1 млрд. дол. США — імпорт⁸².

Аналізуючи статистичні дані Світової організації торгівлі⁸³, можна побачити, що з 1976 р. світовий експорт товарів збільшився в 16,5 рази, тоді як світовий експорт послуг виріс у 25,4 рази, імпорт — у 21,4 рази. Протягом зазначеного періоду середньорічний темп приросту експорту в сфері послуг становив 5,4% (для порівняння — середньорічний темп приросту експорту товарів становив 3,7%).

На сьогодні рівень розвитку сфери послуг є визначальним фактором глобальної конкурентоспроможності національних економік⁸⁴. Так, відповідно до даних Світового банку, провідне місце на світовому ринку послуг посідають країни з високим рівнем доходів на душу населення, на які у 2016 р. припадало 78,8% світового експорту послуг. Частка світового експорту послуг країн із рівнем доходів вище за середній становила 13,4%, країн із рівнем доходів нижче від середнього — 7,2%, із низьким рівнем доходів — 0,6% відповідно⁸⁵.

⁸¹ Там само.

⁸² Там само.

⁸³ WTO (2017) *World trade statistical review 2017*. [online] Available at: www.wto.org/statistics.

⁸⁴ Сіденко С.В. (2017) Світовий ринок послуг в умовах глобальних трансформацій. *Стратегія розвитку України*, 2, с. 7-13.

⁸⁵ World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.

Якщо розглядати світовий ринок послуг у розрізі його географічної структури, то слід зазначити, що хоча лівова частина й належить країнам ЄС (42,5% світового експорту та 38,5% імпорту послуг), однак темпи приросту експорту послуг країн ЄС у 2016 р. порівняно з 2008 р. становили лише 9%. На США припадає 15,2% експорту та 10,3% світового імпорту послуг, а темпи приросту у 2016 р. порівняно з 2008 р. становили 42,6 і 26,8% відповідно. Динамічними темпами залучаються до міжнародної торгівлі послугами країни Близького Сходу (темп приросту експорту послуг у 2016 р. порівняно з 2008 р. +81%), Азії (+44%)⁸⁶. Отже, на сучасному етапі постіндустріальної фази розвитку суспільства інтенсифікація міжнародної торгівлі та регіональна диверсифікація набувають ознак глобальних закономірностей розвитку світового ринку послуг⁸⁷.

У структурі світової торгівлі послугами за останнє десятиріччя спостерігається тенденція скорочення частки транспортних послуг (рис. 2), що пов'язано як з раціоналізацією перевезень і розміщенням виробництва в країнах споживання, так і з появою нових видів послуг на світовому ринку⁸⁸. Сталою тенденцією вважається збільшення частки туристичних послуг. Це пояснюється сукупністю чинників соціально-економічного характеру, таких як підвищення рівня якості життя, вдосконалення транспортної мережі, послаблення митних, валютних обмежень і прикордонних формальностей, відсутність глобальних військових конфліктів, інформаційна глобалізація^{89,90}. Динамічний розвиток міжнародної торгівлі інформаційними послугами свідчить про значний вплив науково-технічного прогресу на формування світового ринку послуг.

Таким чином, попри незначне скорочення у структурі міжнародної торгівлі послугами, транспортні послуги традиційно, разом із туризмом, продовжують посідати провідне місце. Обсяг транспортних послуг зростає з кожним роком за всіма основними видами транспорту, що підкреслює значущість інфраструктурних послуг. Торгівля транспортними послугами охоплює практично всі країни й є одним із катализаторів глобалізації світової економіки.

⁸⁶ WTO (2017) *World trade statistical review 2017*. [online] Available at: www.wto.org/statistics.

⁸⁷ Sidenko S. (2018) The role of human capital in the development of production and trade in high-tech goods and services. *Innovative Trends in World Trade Development*, p. 425.

⁸⁸ Циганкова Т.М. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю країн: екологічний аспект. *Економічний простір*, 133, с. 40-56.

⁸⁹ Ложачевська О.М. (2017) Аналіз світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції. *Науковий вісник Херсонського державного університету*, 24, 1, с. 26-30.

⁹⁰ Lozhachevska O. (2016) Transforming the world services market. *Asian Journal of Scientific and Educational Research*, 1(19), p. 124-135.

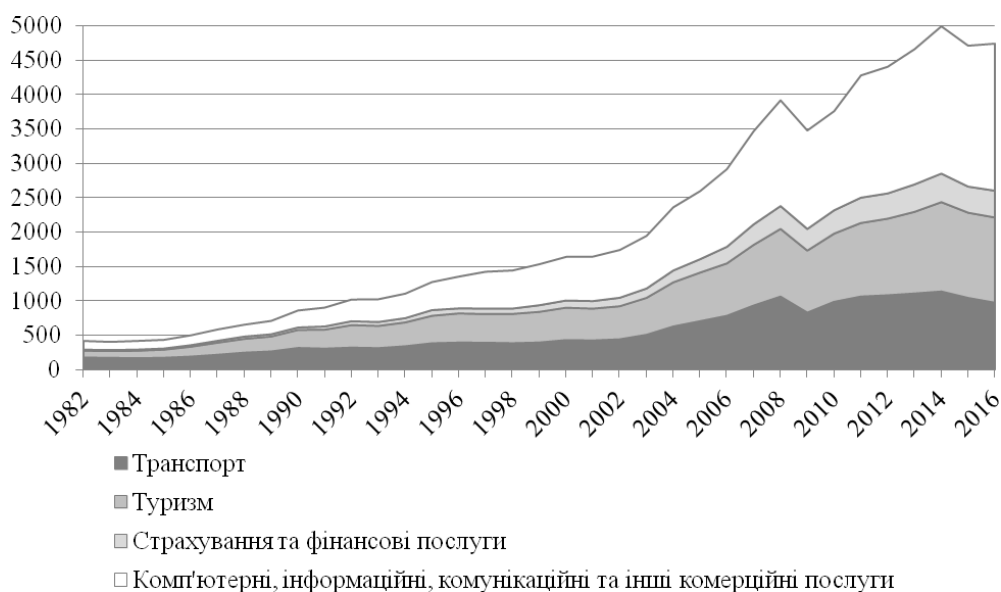


Рис. 2. Структурні зрушення на світовому ринку комерційних послуг, млрд. дол. США (середній показник експорту та імпорту комерційних послуг)

Джерело: розроблено авторами за даними⁹¹

Глобальні тренди формування світового ринку авіаційних перевезень

Якщо розглядати безпосередньо світовий ринок авіатранспортних послуг, то слід наголосити на глобальній закономірності збільшення обсягів авіаційних перевезень. За минулі 70 років з моменту підписання Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, не враховуючи декількох короткочасних періодів, обсяги перевезень пасажирів, вантажів, багажу і пошти, частота польотів повітряних суден неухильно зростали (рис. 3).

За оцінками Міжнародної організації цивільної авіації⁹², у 2017 р. аеропортами світу перевезено 4,071 млрд. пасажирів, 56,1 млн. т вантажу. Аналізуючи показники роботи світової авіації, стає очевидним, що у 2017 р. порівняно з 1973 р. обсяги виконаних пасажиро-кілометрів зросли у 12 разів, тонно-кілометрів — у 14 разів, в той час

⁹¹ World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.

⁹² ICAO (2018) *Annual Reports of the Council*. [online] Available at: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.

як світовий ВВП зріс у 17 разів. Це є відображенням позитивних економічних змін, незважаючи на повільне економічне зростання у деяких регіонах світу.

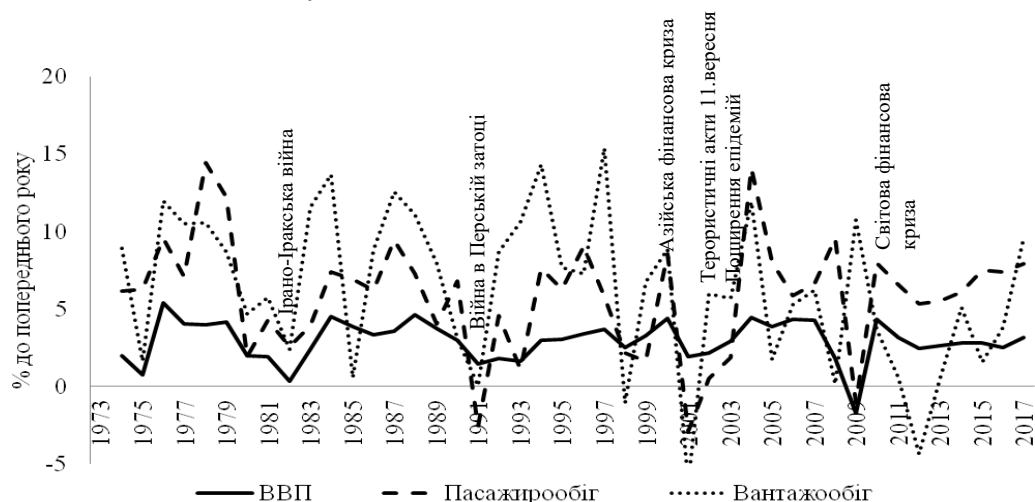


Рис. 3. Річний приріст світового ВВП та обсягів авіаційних перевезень

Джерело: розроблено авторами за даними⁹³⁹⁴

У географічній структурі світового ринку авіаперевезень спостерігаються значні диспропорції. Так, у сфері міжнародних повітряних сполучень за кількістю відправлених / прийнятих пасажирів аеропорти Азійсько-Тихоокеанського регіону (АТР) перебувають на другому місці після Європи (рис. 4).

Лібералізація та глобалізація світової індустрії значно вплинули на міжнародну торгівлю й розширення міжнародних ринків вантажних авіаперевезень. Промисловість набуває все більш глобального характеру, потреба у транспортуванні готової і проміжної продукції на величезні відстані у відносно короткий термін підвищує попит на вантажні повітряні перевезення порівняно з іншими видами транспорту⁹⁵. Як видно з рис. 5, на глобальному ринку вантажних повітряних перевезень домінують аеропорти АТР. Слід додати, що загальна вартість товарів, які переміщуються повітряним транспортом, становить 35% світової торгівлі.

⁹³ ICAO (2018) *Annual Reports of the Council*. [online] Available at: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.

⁹⁴ World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.

⁹⁵ Сидоренко К.В. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю виробничої інфраструктури аеропортів в досягненні цілей стійкого розвитку: теоретико-методичний підхід. У: *Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі*, за ред. О. Арєф'євої. К.: Видавництво, с. 50-64.

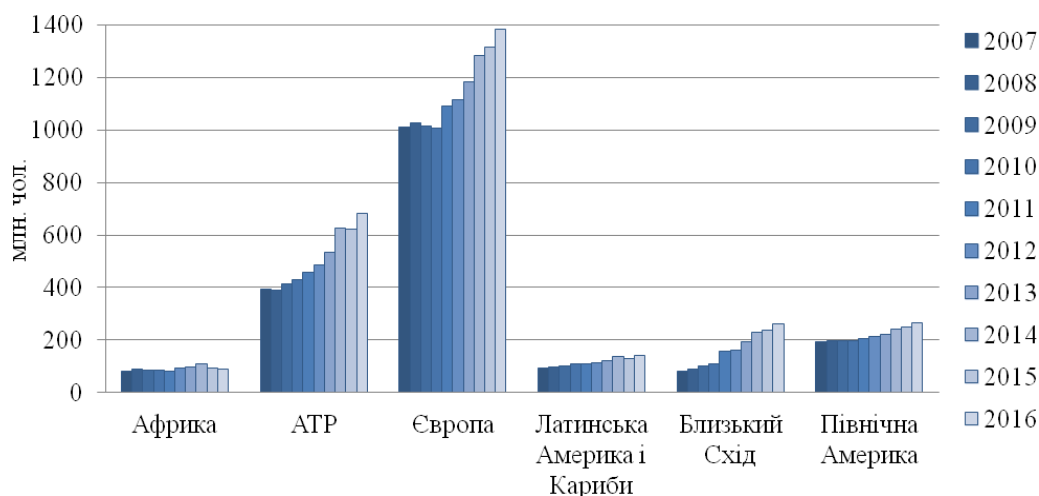


Рис.4. Географічна структура світового ринку авіаційних перевезень за обсягами відправлених / прийнятих аеропортами пасажирів (у міжнародних сполученнях)

Джерело: розроблено авторами за даними^{96,97}

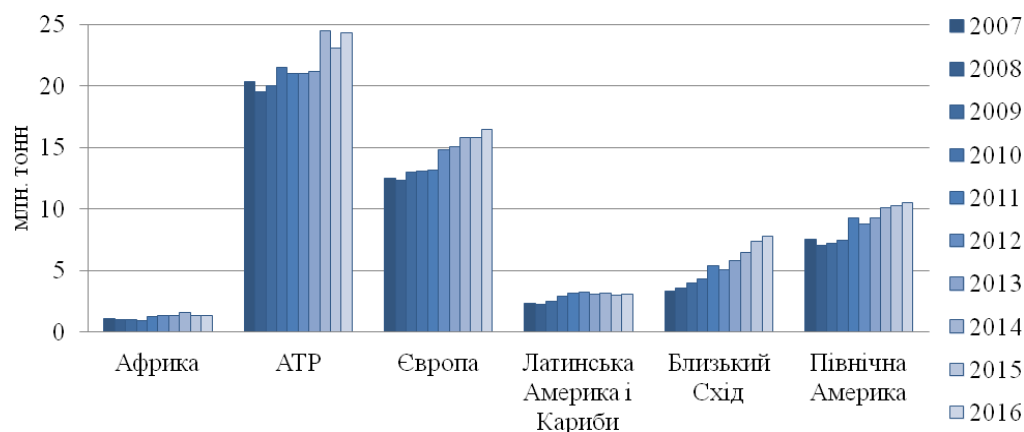


Рис. 5. Географічна структура світового ринку авіаційних перевезень за обсягами завантажених / вивантажених аеропортами вантажів (у міжнародних сполученнях)

Джерело: розроблено авторами за даними^{98, 99}

⁹⁶ ACI (2018) *Airport Statistics and Data Centre*. [online] Available at: <http://www.aci.aero/Data-Centre>.

⁹⁷ ICAO (2018) *Annual Reports of the Council*. [online] Available at: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.

⁹⁸ ACI (2018) *Airport Statistics and Data Centre*. [online] Available at: <http://www.aci.aero/Data-Centre>.

⁹⁹ ICAO (2018) *Annual Reports of the Council*. [online] Available at: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.

У 2017 р., як і в попередній період, питома вага міжнародних авіап перевезень пасажирів становила 41%, вантажів — 66% у загальному обсязі авіап перевезень. Однак в окремих регіонах зазначені показники мали значну волатильність. Зокрема, частка міжнародних повітряних перевезень аеропортів Європи у 2016 р. становила за кількістю відправлених / прийнятих пасажирів — 73%, за кількістю завантажених / вивантажених вантажів — 89%, аеропортів Близького Сходу — 87% і 98% відповідно, Африки — 61% і 91%. Висока питома вага (70%) у міжнародних авіап перевезеннях вантажів аеропортами АТР, хоча частка міжнародних перевезень пасажирів становить лише 38%. У той же час на ринку Північної Америки, й у першу чергу США, також переважали відправлення й прибуття пасажирів і вантажів на внутрішніх авіалініях. На міжнародні авіасполучення в цьому регіоні доводилося лише 15% відправлених / прийнятих пасажирів і 36% завантажених / вивантажених вантажів¹⁰⁰.

Глобальні ринки авіації залишаються динамічними в умовах економічної невизначеності і геополітичних ризиків, однак зростаюча інтернаціоналізація виробництва неоднозначно позначається на пожевленні діяльності аеропортів. Зменшення обмежень руху товарів і людей стимулює процес подальшої інтеграції країн.

Таким чином, з розвитком суспільства — від аграрної фази до етапу мережевого суспільства, інфраструктура зазнавала вагомих трансформаційних перетворень і зі становленням глобального ринку повітряних перевезень яскраво виокремлювалися такі закономірності його розвитку, як збільшення обсягів авіап перевезень пасажирів і вантажів, регіональна диверсифікація, зростання взаємозалежності національних економік у світовому господарстві.

Висновки

1. Виокремлення та авторська систематизація соціально-технологічних й інфраструктурних параметрів формування етапів розвитку суспільства свідчить, що протягом кожної фази (аграрної, індустріальної, постіндустріальної) інфраструктура зазнавала революційних змін, спричинених технологічними новаціями, а також завдяки зрушенням у структурі виробництва, і в сучасних умовах набуває глобального характеру, утворюючи світову комунікаційну мережу та посилюючи взаємозалежність національних економік.

2. Концепції постіндустріального суспільства отримали підтвердження на практиці: сфера матеріального виробництва не втрачає своєї важливості, однак загальними тенденціями структурних зрушень у світовій економіці є зниження питомої ваги сировинних галу-

¹⁰⁰ ACI (2018) *Airport Statistics and Data Centre*. [online] Available at: <http://www.aci.aero/Data-Centre>.

зей та сільського господарства, капіталомістких галузей, швидке зростання сектору послуг (комп'ютерні, інформаційні, комунікаційні, транспортні послуги, туризм тощо), їхня регіональна диверсифікація.

3. Характерною особливістю постіндустріалізму є збільшення обсягів послуг міжнародних повітряних перевезень пасажирів і вантажів, регіональна диверсифікація та зростання взаємозалежності національних економік, оскільки удосконалення авіатранспортної інфраструктури та зменшення витрат на перевезення під впливом науково-технічного прогресу дозволяє інтенсифікувати торговельно-економічне співробітництво між географічно віддаленими регіонами, приводить до зниження витрат просторової організації міжнародних господарських систем.

Список літератури

1. Белл Д. (2004) *Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования*. Перевод с англ. В. Иноземцев. М.: Academia.
2. Бурміч О.С., Лук'яненко О.Д., Панченко Є.Г., Чужиков В.І. (2013) *Технологічна модернізація в Європейській економіці*. К.:КНЕУ.
3. Бутко М.П., Сидоренко І.В. (2013) Еволюційні погляди на модернізацію різних ієрархічних рівнів виробничої інфраструктури. *Економіст*, 3, с. 11-14.
4. Гальчинський А.С., Геєць В.М., Кінах А.К., Семиноженко В.П. (2004) *Інноваційна стратегія українських реформ*. К.: Знання України.
5. Геєць В.М. (2014) Модернізація в системі «суспільство — держава — економіка». *Журнал європейської економіки*, 13, 3, с. 221-235.
6. Григорак М.Ю., Савченко Л.В. (2017) *Логістичні концепції розвитку аеропортів*. К.: Логос.
7. Гричкєдова М.В. (2010) Сучасні тенденції розвитку бізнес-авіації у світі. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*, 28, с. 247.
8. Гэлбрейт Дж. К. (1969) *Новое индустриальное общество*. Пер. с англ. М.: Прогресс.
9. Друкер П. (1990) *Посткапиталистическое общество*. М.: Academia.
10. Зінченко В.В. (2013) Постіндустріалізм, динаміка процесів самоорганізації і управлінська демократія в перспективах трансформаційних змін векторів глобального розвитку. *Гілея: науковий вісник*, 70, с. 337-348.
11. Іванова Н.В. (2015) Методологічні аспекти формування передумов модернізації виробничої інфраструктури. *Глобальні та національні проблеми економіки*, 6, с. 543-549.
12. Ложачевська О.М. (2017) Аналіз світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції. *Науковий вісник Херсонського державного університету*, 24, 1, с. 26-30.
13. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. (2017) Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. *Економічний простір*, 125, с. 17-26.

14. Новицький В.Є. (2003) Міжнародна економічна діяльність України. К.: КНЕУ.
15. Орловська Ю.В., Чала В.С. (2013) Вплив глобальних проблем розвитку постіндустріальної економіки на креативізацію зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Економічний простір*, 78, с. 32-44.
16. Пахомов Ю.Н. Смена цели развития как способ предотвращения катастрофы в постиндустриальном обществе. *Економічний Часопис — XXI*, 1-2, с. 3-4.
17. Піріашвілі Б.З., Чиркін Б.П., Никифорок О.І. та ін. (2014) *Засади модернізації виробничої інфраструктури України*. К.: Ін-т екон. та прогноз. НАН України.
18. Полоус О.В. (2018) Особливості функціонування логістичних систем на мега-, макро- та макрорівні. *Економіка. Фінанси. Право*, 1/3, с. 20-24.
19. Полторацька О.Т. (2012) Координація та вдосконалення взаємовідносин між суб'єктами авіаційного простору. *Стратегія розвитку України*, 3, с. 201-207.
20. Рибчук А.В. (2010) *Формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства: автореф. дис... д-ра екон. наук спец. 08.00.02*. К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка.
21. Савельєв Є., Куриляк В. (2018) Україна в глобальних процесах посилення інтеграції електричного транспорту в систему громадських перевезень. *Журнал європейської економіки*, 17, 1, с. 98-109.
22. Сакайя Т. (1999) *Стоимость, создаваемая знаниями или История будущего*. М.: Academia.
23. Сидоренко К.В. (2016) Генезис и гносеология инфраструктуры. *Sciences of Europe*, 9 (1), р. 55-60.
24. Сидоренко К.В. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю виробничої інфраструктури аеропортів в досягненні цілей стійкого розвитку: теоретико-методичний підхід. У: *Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі*, за ред. О. Ареф'євої. К.: Видавництво, с. 50-64.
25. Сіденко С.В. (2014) Проблеми інноваційного розвитку в умовах глобалізації. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*, 2.
26. Сіденко С.В. (2016) Міжнародне співробітництво України в сфері інновацій. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*, 1, с. 172-176.
27. Сіденко С.В. (2017) Світовий ринок послуг в умовах глобальних трансформацій. *Стратегія розвитку України*, 2, с. 7-13.
28. Філіпенко А.С. (2016) Економічний світ: епістемологія. *Економічна теорія*, 1, с. 17-25.
29. Хахлюк А.М. (2007) Інфраструктурні галузі у світовому господарстві. У: А.С.Філіпенко (ред.) *Світова економіка*. К.: Либідь, с. 314-334.
30. Циганкова Т.М. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю країн: екологічний аспект. *Економічний простір*, 133, с. 40-56.
31. Чужиков В.І. (2010) Авіаційні альянси в глобальній конкурентній моделі ХХІ століття. *Вісник Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку*, 3-4, с. 9-16.

32. Чухно А.А. (2003) *Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України*. К.: Логос.
33. Шевцова О.Й. (2001) *Організаційно-економічний механізм управління промисловою інфраструктурою суб'єктів господарювання: автореф. дис. ... д-ра екон. наук спец. 08.06.01*. Донецьк: Інститут економіки промисловості НАН України.
34. Юрченко С.А. (2006) *Інфраструктура мира*. Х.: ХНУ.
35. ACI (2018) *Airport Statistics and Data Centre*. [online] Available at: <http://www.aci.aero/Data-Centre>.
36. Balbi G., Moraglio M. (2016) A Proposal to hybridise communication and mobility research agendas. In: S. Fari, M. Moraglio, eds. *Peripheral flows: A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes*. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, p. 10-27.
37. Bell D. (1973) *The coming of postindustrial society: A venture of social forecasting*. N.Y.: Basic Books.
38. Bell D. (1976) *The Cultural Contradictions of Capitalism*. NY.: Basic Books.
39. Belobaba P., Odoni A., Barnhart C. (2009) *The Global Airline Industry*. West Sussex: Wiley.
40. Button K., Vega H. (2012) *Globalization and transport (The globalization of the world economy series)*. Cheltenham: Edward Elgar Pub.
41. Canning D., Pedroni P. (2004) *The effect of infrastructure on long run economic growth*. M.: Harvard University.
42. Castells M. (2000) *The Information Age: Economy Society and Culture. Volume I: The Rise of the Network Society*. Second Edition. Oxford: Blackwel.
43. Castells M. (2009) *Communication Power*. Oxford: Oxford University Press.
44. Castells M. (2010) *The Information Age: Economy Society and Culture*. 2nd Edition. Oxford: Blackwel.
45. Clark C. (1940) *The Conditions of Economic Progress*. London: Macmillan.
46. Crafts N. (2009) Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity. *Oxford review of economic policy*, 25 (3), p. 27-43. DOI: 10.1093/oxrep/grp021.
47. Crockat M. (2000) *Airport infrastructure and regional development: a case for resurrecting the growth pole concept*. Winnipeg: University of Manitoba.
48. European Commission (2016b) *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*. Brussels: European Commission.
49. Fisher A. (1939) Production, primary, secondary and tertiary. *Economic Record*, 15.1, pp. 24-38. DOI: 10.1111/j.1475-4932.1939.tb01015.x

50. Hensher D. (2010) Transport Economics and Markets. *Economic Papers: A journal of applied economics and policy*, 20, 2. DOI: 10.1111/j.1759-3441.2001.tb00280.x.
51. Hussain M. (2010) *Investment in Air Transport Infrastructure*. Washington: World Bank.
52. ICAO (2018) *Annual Reports of the Council*. [online] Available at: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.
53. Itani N., O'Connell J., Mason K. (2014) A macro-environment approach to civil aviation strategic planning. *Transport Policy*, 33, p. 125-135. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.02.024
54. Katz R. (1988) *The Information Society: An International Perspective*. N.Y.: Praeger. Lindberg.
55. Kelly K. (1998) *New Rules for the New Economy. Ten Radical Strategies for a Connected World*. N.Y.: Penguin Books.
56. Lozhachevska O. (2016) Transforming the world services market. *Asian Journal of Scientific and Educational Research*, 1(19), p. 124-135.
57. Macario R., Voorde E. (2010) *Critical issues in air transport economics and business*. N.Y.: Routledge.
58. Marintseva K. (2013) Analysis of air transport network of Ukraine. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*, 12, с. 97-109.
59. Masuda Y. (1981) *The information society as post-industrial society*. Washington, D.C.: World Future Society.
60. Porat M., Rubin M. (1978) *The Information Economy: Development and Measurement*. Washington: Scientific Review.
61. Rietveld P., Nijkamp P. (1993) Transport and regional development. *European transport economics*. Paris: RCMT, p. 130-151.
62. Rostow W. (1960) *The stages of economic growth*. 3rd ed. N.Y.: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511625824.
63. Sidenko S. (2016) Innovation priorities of Ukraine: the aerospace sector. *Economics&Education International Scientific Journal*, №2, p. 14-18.
64. Sidenko S. (2018) The role of human capital in the development of production and trade in high-tech goods and services. *Innovative Trends in World Trade Development*, p. 425.
65. Stehr N. (1994) *Knowledge Societies*. London: Sage.
66. Stonier T. (1983) *The Wealth of Information*. London: Oxford University Press.
67. Toffler A. (1980) *The Third Wave*. New York: Bantam.
68. World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.
69. WTO (2017) *World trade statistical review 2017*. [online] Available at: www.wto.org/statistics.

Стаття надійшла до редакції 1.10.2018