

**Список використаних джерел:**

1. Ord T. The secret science of price and volume / Timothy Ord. – John Wiley & Sons Inc, 2008 – 195 p.
2. Hutson J. K. The Wyckoff method / Jack K. Hutson, David H Weis, Craig F. Schroeder. – Seattle, Wash., U.S.A. : Technical Analysis, 1991. – 203 p.
3. Вильямс Т. Хозяева рынков / Вильямс Т.; пер. с англ. А. А. Новиков. – М : Альпари, 2010. – 181 с.
4. Элдер А. Как играть и выигрывать на бирже: Психология. Технический анализ. Контроль над капиталом / Элдер А. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2010. – 318 с.
5. Трейдинг с доктором Элдером. Энциклопедия биржевой игры / Элдер А. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2010. – 488 с.
6. Elder A. Entries and Exits: Visits to Sixteen Trading Rooms, Study Guide / A. Elder. – John Wiley & Sons Inc, 2006.
7. Elder A. The New Sell and Sell Short: How To Take Profits, Cut Losses, and Benefit From Price Declines, 2nd Edition / A. Elder. – John Wiley & Sons Inc, 2011.
8. Вайн С. А. Методы принятия инвестиционных решений на финансовых рынках : дис. на соискание ученой степени канд. экон. наук: 08.00.10 / Вайн Саймон Александер. – М., 2006. – 179 с.
9. Найман Э. Л. Малая энциклопедия трейдера / Эрик Л. Найман. – 10-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2009- – 456 с.
10. Герчик А. Курс активного трейдера / А. Герчик, С. Быченко. – Н.-Й. – М., 2010. – 71 с.

УДК 005.44:339.138:656.71 (045)

**О.М. Кліонський,**

Інститут економіки та менеджменту

Національного авіаційного університету, м. Київ

**ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ  
НА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО МАРКЕТИНГУ В АЕРОПОРТАХ**

*Анотація*

У статті проведено аналіз економічного стану розвитку сфери надання транспортних послуг в Україні та встановлено характер впливу результатів міжнародної активності різних видів транспортних послуг на ефективність експортних операцій.

Результати проведених статистичних розрахунків свідчать про високу точність при моделюванні. Після проведення аналізу економічного стану розвитку сфери надання транспортних послуг в Україні в сучасних умовах розвитку світової економіки було визначено місце авіакомпаній та аеропортів у міжнародному бізнесі. На основі характеру впливу результатів міжнародної активності різних видів транспортних послуг в Україні на ефективність експортних операцій в сфері транспортних послуг було встановлено, що авіаційний транспорт є одним із пріоритетних напрямів для проведення прогнозування розвитку міжнародної діяльності в межах міжнародного маркетингу.

*Ключові слова:* міжнародний маркетинг, маркетинг, аеропорт, транспортні послуги, економіка, авіаційний транспорт, міжнародна діяльність аеропортів.

**А.Н. Клионський,**

Інститут економіки и менеджмента

Національного авиационного университета, г. Киев

**ИССЛЕДОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ ГЛОБАЛИЗАЦИИ  
НА РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРКЕТИНГА В АЭРОПОРТАХ**

*Аннотация*

В статье проведен анализ экономического состояния развития сферы предоставления транспортных услуг в Украине и установлен характер влияния результатов международной активности различных видов транспортных услуг на эффективность экспортных операций.

Результаты проведенных статистических расчетов свидетельствуют о высокой точности при моделировании. После проведения анализа экономического состояния развития сферы предоставления транспортных услуг в Украине в современных условиях развития мировой экономики были определены места авиакомпаний и аэропортов в международном бизнесе. На основе характера влияния результатов международной активности различных видов транспортных услуг в Украине на эффективность экспортных операций в сфере транспортных услуг было установлено, что авиационный транспорт является одним из приоритетных направлений для проведения прогнозирования развития международной деятельности в рамках международного маркетинга.

**Ключевые слова:** международный маркетинг, маркетинг, аэропорт, транспортные услуги, экономика, авиационный транспорт, международная деятельность аэропортов.

**Oleksandr M. Klionskyy,**

Institute of Economics and Management of National Aviation University, Kyiv

**INVESTIGATION OF THE GLOBALIZATION INFLUENCE  
ON THE DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL MARKETING  
IN AIRPORTS**

*Annotation*

This article analyzes the economic condition of the development of transport services in Ukraine and determines the impact of the results of the international activities of different types of transport services on export efficiency.

The results of the statistical calculations show high accuracy in the simulation. As a result of analyzing the economic situation of the development of transport services in Ukraine, in the present conditions of the world economy, were determined the places for airlines and airports in international business. On the basis of the nature of the impact of the results of the international activities of different types of transport services in Ukraine on export operations efficiency in transport services, it was found that air transport is one of the priorities for predicting the development of international activities within international marketing.

**Keywords:** International Marketing, Marketing, airport, transportation, economics, air transport, international activities airports.

**Постановка проблеми.** Проведення маркетингової політики авіакомпаній супроводжується, з одного боку, глибокою економічною кризою, а з іншого боку – активізацією інтеграційних процесів на світовому рівні, що пов'язані з кардинальними змінами в світогосподарській системі, які формують нові форми міжнародної торгівлі, руху капіталів, розвитку міжнародних підприємницьких та господарських зв'язків, що значною мірою ступені впливає на зміну умов розвитку як національного, так і міжнародного бізнесу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сучасному маркетингу авіатранспортної галузі вченими (Е. В. Костроміна [3], Є. Н. Комаристий [2], Р. Belobaba, А. Odoni, С. Barnhart [7], В. Vasigh, Т. Tacker, К. Fleming [10], D. Starkie [9] та ін..) було доведено, що ринкові прогнозування в цій галузі необхідно здійснювати на основі ефективності економічного розвитку країни, де знаходяться потенційні споживачі. Проблемам розвитку системи авіатранспортних перевезень, підвищенню ефективності функціонування

аеропортів присвятили свої праці українські й закордонні вчені: О. Андронов, Н. Ашфорд, В. Загорулько, В. Запорожець, Д. Кендалл, Ю. Кулаєв, О. Ложачевська, В. Мова, Н. Полянська, І. Русінов, Є. Сич, О. Соколов, Х. Стентон, Н. Шаповал та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття.** Створення нових транспортних коридорів та включення їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [6]. Саме тому існує необхідність у проведенні прогнозування розвитку міжнародної діяльності в межах міжнародного маркетингу в сфері транспортних послуг.

**Формулювання цілей статті.** Проведення аналізу економічного стану розвитку сфери надання транспортних послуг в Україні в сучасних умовах розвитку світової економіки і визначення місця авіакомпаній та аеропортів у міжнародному бізнесі.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Сфера авіаперевезень є монополізованою сферою діяльності в Україні як на рівні функціонування авіакомпаній, так і на рівні аеропортів.

На даному етапі дослідження існує необхідність встановити характер впливу результатів міжнародної активності різних видів транспортних послуг в Україні на ефективність експортних операцій в сфері транспортних послуг з метою вибору пріоритетних напрямів для проведення прогнозування розвитку міжнародної діяльності в межах міжнародного маркетингу. У світовому господарстві існує тенденція галузевого перерозподілу на користь сфери послуг у результаті розвитку інтеграційних та глобалізаційних процесів, які ускладнилися під впливом світової економічної кризи.

Для досягнення сформованої мети на цьому етапі дослідження перш за все необхідно обрати форму зв'язку та вибрати вид транспорту для подальшого прогнозування ситуації на міжнародному ринку. Розширення транспортної мережі здійснюється нерівномірно щодо різних видів транспорту. Як було встановлено вище, в сучасних умовах розвитку світового ринку транспортних послуг вже не існує чітких мереж між національним та міжнародним бізнесом.

На основі матеріалів Укрстат [5], на період 2006-2011 роки була сформована таблиця початкових даних для подальших розрахунків і формування прогнозів відносно розвитку експортних операцій. Статистику взято за обсягами експорту транспортних послуг, як загалом, так і окремо, двома видами транспорту – авіаційним і залізничним. На цьому етапі дослідження завданням встановлення найбільш пріоритетного виду транспорту в експортних операціях послуг для прогнозування їх розвитку. У

таблиці 1 наведено статистику, де Y – розмір доходу від експортних операцій транспортними послугами по Україні загалом, X – від залізничного транспорту і Z – від авіаційного транспорту.

Таблиця 1

**Статистичні дані для побудови залежності доходу від експорту за 2006-2011 рр., млн. дол.**

Період	X	Y	Z
2006	860,26	722,74	5354,75
2007	1268,19	919,61	6111,73
2008	1641,12	1231,07	7636,54
2009	1240,58	1111,09	6305,55
2010	1487,12	1181,93	7848,00
2011	1776,75	1501,09	9062,4

Як свідчить група авторів, яку очолює В. О. Касьяненко [1], для встановлення таких зв'язків найбільш ефективною є лінійна залежність, яку для різних видів транспорту можна представити у наступному вигляді:

$$Z = F(X) = A_1 \cdot X + B_1 \quad (1)$$

$$Z = F(Y) = A_2 \cdot Y + B_2 \quad (2)$$

Завдання зводиться до побудови цих двох залежностей та вибору з них, яка надасть точність прогнозів (табл. 2 і 3), для чого зробимо розрахунок констант А, В наступним чином:

$$A_1 = \frac{n \cdot \sum X_i \cdot Z_i - \sum X_i \cdot \sum Z_i}{n \cdot \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2} \quad (3)$$

$$B_1 = \frac{\sum X_i^2 \cdot \sum Z_i - \sum X_i \cdot \sum X_i \cdot Z_i}{n \cdot \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2} \quad (4)$$

$$A_2 = \frac{n \cdot \sum Y_i \cdot Z_i - \sum Y_i \cdot \sum Z_i}{n \cdot \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2} \quad (5)$$

$$B_2 = \frac{\sum Y_i^2 \cdot \sum Z_i - \sum Y_i \cdot \sum Y_i \cdot Z_i}{n \cdot \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2} \quad (6)$$

Таблиця 2

**Інтерполяційна таблиця розрахунку для побудови регресійної залежності між загальним експортом транспортних послуг України та експортом залізничних послуг**

Період	X <sub>i</sub>	Z <sub>i</sub>	X <sub>i</sub> <sup>2</sup>	X <sub>i</sub> Z <sub>i</sub>
2006	860,26	5354,75	740 047,27	4 606 477,24
2007	1268,19	6111,73	1 608 305,88	7 750 834,8687
2008	1641,12	7636,54	2 693 274,85	12 532 478,52
2008	1240,58	6305,55	1 539 038,74	7 822 539,219
2009	1487,12	7848,00	2 211 525,89	11 670 917,76
2010	1776,75	9062,4	3 156 840,56	16 101 619,2
2011	860,26	5354,75	740 047,27	4 606 477,24
Σ	9 134,28	47 673,72	12 689 080,46	65 091 344,038

Таким чином, побудовані економетричні моделі для різних видів транспорту, які розглядаються у даному дослідженні, мають вигляд:

$$Z = F(X) = 3,74 \cdot X + 1925,048$$

$$Z = F(Y) = 3,72 \cdot Y + 2878,58$$

Зазначимо, що оцінка параметрів моделі згідно з методом МНК є досить чутливою до точності розрахунків й адекватності аналітичної форми моделі.

Оскільки вільний член моделі  $b \neq 0$ , то рівень доходу від експорту і залізничного, і авіаційного видів транспорту не є строго пропорційним. Розрахуємо лінійний коефіцієнт парної кореляції й коефіцієнт детермінації:

$$r_{xy} = \hat{a}_1 \cdot \frac{\sigma_x}{\sigma_y} - \text{коефіцієнт парної кореляції}; \quad r_{xy}^2 - \text{коефіцієнт}$$

детермінації.

Таблиця 3

**Інтерполяційна таблиця розрахунку для побудови регресійної залежності між загальним експортом транспортних послуг України та експортом авіаційних послуг**

Період	$Y_i$	$Z_i$	$Y_i^2$	$Y_i Z_i$
2006	722,74	5354,75	522 353,108	3 870 092,015
2007	919,61	6111,73	845 682,552	5 620 408,025
2008	1231,07	7636,54	1 515 533,345	9 401 115,298
2008	1111,09	6305,55	1 367 829,566	7 006 033,550
2009	1181,93	7848,00	1 396 958,525	9 275 786,64
2010	1501,09	9062,4	2 253 271,188	13 603 478,016
2011	722,74	5354,75	522 353,108	3 870 092,015
$\Sigma$	7 390,27	47 673,72	8 423 981,392	52 647 005,55

Підставивши в рівняння регресії значення  $x$  та  $y$ , розрахуємо теоретичні значення  $z$ . Знайдемо середню помилку апроксимації.

$$\bar{A} = \frac{1}{n} \cdot \sum_{i=1}^n \frac{|y_i - \hat{y}_i|}{y_i} \cdot 100\%$$

Для експорту залізничним транспортом середня помилка апроксимації складає 7 %, а авіаційним – 4,6 %, а це означає, що у першому випадку у середньому розрахункові значення відхиляються від фактичних на 7%, а у другому – на 4,6 %.

Оскільки на загальний розмір доходу від експортної діяльності в Україні авіаційний транспорт впливає значно сильніше, ніж залізничний, то для прогнозування рівня доходів від експортних операцій з надання транспортних послуг найбільш раціонально застосовувати модель залежності доходів від експорту транспортних послуг авіаційним транспортом. Запропонована модель дозволяє розробити прогноз розвитку транспортної галузі, враховуючи напрями розвитку пріоритетного напрямку транспорту та динаміки показників макrorівня. Однак для проведення більш точного прогнозу розвитку транспортних систем України необхідно провести більш детальний аналіз пріоритетного його напрямку, а саме авіатранспортних систем (як вже було підтверджено розрахунками).

Виходячи з того, що в сучасних умовах розвитку світогосподарської системи взагалі та кожної національної економіки окремо ефективність транспортної системи як на міжнародному рівні, так і на рівні країни перш за

все залежить від результативності функціонування аеропортів (як основної складової), то при проведенні маркетингових досліджень увагу, насамперед, слід звернути на платоспроможний попит. Зважаючи на вищевикладене, існує необхідність орієнтуватися на максимізацію прибутків від ефективності функціонування на цільовому ринку (що значною мірою ускладнюється через кризові умови розвитку). Більшість аеропортів світу переглянула свою позицію щодо пріоритетів орієнтації діяльності, при цьому має місце орієнтація як на авіаційну, так і на неавіаційну діяльність (рис. 1), про що свідчать статистичні дані (табл. 4) [9]. Як видно з таблиці 5, найбільший зріст частки доходів від неавіаційної діяльності припадає на країни, котрі значною мірою були схильні до впливу кризових явищ.

Таблиця 4

**Доходи від неавіаційної діяльності у 2011 році  
порівняно з 2008 роком**

Реґіон	Кількість держав	Кількість аеропортів	Частка доходів від неавіаційної діяльності в загальних доходах, %		Темпи росту
			2008 рік	2011 рік	
Весь світ	31	78	34	36	105,9
Африка, Азія, Тихий океан, Близький Схід	13	23	30	35	116,67
Карибський басейн, Центральна і Південна Америка	5	16	21	18	85,71
Західна Європа	12	31	38	45	118,42
Північна Америка	1	8	52	44	84,62

Н. В. Ратушна при проведенні дослідження більш детально проаналізувала структуру неавіаційних послуг та запропонувала наступну їх класифікацію:

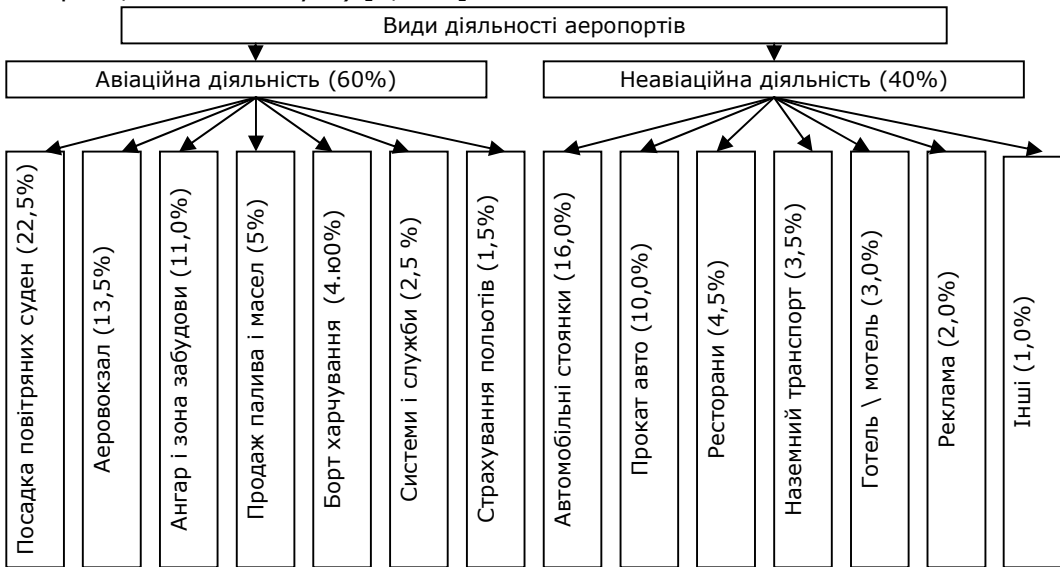
- торговельні послуги (магазини Duty Free, спеціалізовані магазини та аптеки, торговельні центри, кіоски);
- банківські послуги (філії банків, обмін валют, послуги депозитарію);
- розважальні послуги (кінотеатри, фотопослуги, салони краси, казино, гральні автомати);
- послуги наземного транспорту (автостоянки, автобуси, таксі та автопрокат, техобслуговування автотранспорту);
- туристичні та експедиційні послуги (туристичні компанії, офіси та представництва авіакомпаній, продаж залізничних квитків, повний комплекс вантажних послуг);
- послуги харчування (кафе, бари, ресторани);
- послуги різним категоріям пасажирів (бізнес-зали, зали офіційних делегацій та VIP-зали, зали для пасажирів з дітьми, послуги інвалідам, послуги віруючим, зали очікування для трансферних та транзитних пасажирів);
- послуги безпеки та екстрені послуги (медичні послуги, міліція, військова

комендатура, митниця та прикордонні служби, консульські послуги, страхування);

- побутові послуги (зали очікування, зони для паління, готель, туалети та душові кабінки);

- послуги для багажу (упаковка багажу, камери схову, багажні візки, розшук багажу, зберігання та обробка вантажів на складах);

- інформаційні послуги та послуги зв'язку (комплексна система інформування пасажирів, пошта, телеграф, телефон, факс, комп'ютери, Інтернет, on-line послуги) [4, с. 9].



*Рис. 1. Структура доходів у провідних аеропортах світу за видами діяльності за 2011 р. (розроблено на основі джерела [9])*

Виходячи з вищепроведеного аналізу сучасного стану ринку авіаційних перевезень та напрямів діяльності, виявлено об'єктивну необхідність встановлення зв'язку між пасажиропотоком та доходами населення (табл. 6), що можна охарактеризувати ступеневою моделлю у наступному вигляді:

$$y = a \cdot x^b \tag{7}$$

де  $y$  – пасажиропотік;  $x$  – рівень сукупних доходів населення країни;  $a, b$  – константи.

Для побудови ступеневої моделі необхідно здійснити процедуру лінеаризації змінних шляхом логарифмування обох частин рівняння:

$$Y = \lg y,$$

$$\lg y = \lg a + b \cdot \lg x;$$

$$Y = A + b \cdot X$$

де:  $A = \lg a,$   
 $X = \lg x$

Таблиця 5

**Статистичні дані для побудови залежності пасажиропотоку від доходів населення у період 2006-2011 рр., млн. дол.**

Період	Пасажиропотік, млн. пас. (Y)	Доходи населення, млн. грн. (X)
2002	1,7675	185 073
2003	2,3747	215 672
2004	3,2285	274241
2005	3,8131	381404
2006	4,3509	472061
2007	4,9286	623289
2008	6,1810	845641
2009	5,1312	894286
2010	6,1065	1101175
2011	7,5048	1266753

Далі завдання зводиться, як і в попередньому випадку, до побудови вже лінійної залежності, для чого зробимо розрахунок констант А, b наступним чином:

$$A_1 = \frac{\sum X_i^2 \cdot \sum Y_i - \sum X_i \cdot \sum X_i \cdot Y_i}{n \cdot \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2} \quad (8)$$

$$b_1 = \frac{n \cdot \sum X_i \cdot Y_i - \sum X_i \cdot \sum Y_i}{n \cdot \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2} \quad (9)$$

Таблиця 6

**Інтерполяційна таблиця розрахунку для побудови регресійної залежності між пасажиропотоком та доходами населення при наданні авіаційних послуг**

Період	X <sub>i</sub>	Y <sub>i</sub>	X <sub>i</sub> <sup>2</sup>	X <sub>i</sub> Y <sub>i</sub>
2006	185 073	1,7675	34 252 015 329	327 116,528
2007	215 672	2,3747	46 514 411 584	512 156,298
2008	274 241	3,2285	75 208 126 081	885 387,069
2008	381 404	3,8131	145 469 011 216	1 454 331,592
2009	472 061	4,3509	222 841 587 721	2 053 890,205
2010	623 289	4,9286	388 489 177 521	3 071 942,165
2011	845 641	6,1810	715 108 700 881	5 226 907,021
Σ	2 997 381	26,6443	1 627 883 030 333	13 531 730,869

У результаті розрахунків одержуємо лінійне рівняння:

$$\hat{Y} = 1,167 + 6,16e^{-6} \cdot X, \text{ перетворимо його: } \hat{y}_i = 10^{1,167} \cdot x^{0,00006} = 14,69 \cdot x^{6,16 \cdot 10^{-6}}$$

Підставимо в отримане рівняння фактичні значення, одержимо теоретичні значення  $\hat{y}_i$ , за допомогою яких розраховуємо показники: щільність зв'язку – індекс кореляції й середню помилку апроксимації  $\bar{A}$ :

$$\rho_{xy} = \sqrt{1 - \frac{\sum_{i=1}^{14} (y_i - \hat{y}_i)^2}{\sum_{i=1}^{14} (y_i - \bar{y}_i)^2}} = 0,932; \bar{A} = 5,33\%$$



**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Таким чином, результати проведених статистичних розрахунків свідчать про високу точність при моделюванні. Після проведення аналізу економічного стану розвитку сфери надання транспортних послуг в Україні в сучасних умовах розвитку світової економіки було визначено місця авіакомпаній та аеропортів у міжнародному бізнесі. На основі проаналізованого характеру впливу результатів міжнародної активності різних видів транспортних послуг в Україні на ефективність експортних операцій в сфері транспортних послуг було встановлено, що авіаційний транспорт є одним із пріоритетних напрямів для проведення прогнозування розвитку міжнародної діяльності в межах міжнародного маркетингу.

#### **Список використаних джерел:**

1. Касьяненко В. О. Моделювання та прогнозування економічних процесів : конспект лекцій / В. О. Касьяненко, Л. В. Старченко. – Суми : ВТД «Університетська книга», 2006. – 185с.
2. Комаристый Е. Н. Информационно-модельный комплекс для исследования рынка гражданских авиаперевозок / Е. Н. Комаристый; отв. ред. М. В. Лычагин. – Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2006. – 144 с.
3. Костромина Е. В. Авиатранспортный маркетинг / Е. В. Костромина. – М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2003. – 368 с.
4. Ратушна Н. В. Механізм управління неавіаційною діяльністю в аеропортах України : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 «економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Наталія Володимирівна Ратушна. – Київ, 2013. – 20 с.
5. Транспорт і зв'язок України. 2011 рік [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: // <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Укрстат. Транспорт і зв'язок України. 2012 рік [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: // <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Belobaba P. The Global Airline Industry / P. Belobaba, A. Odoni, C. Barnhart. – John Wiley & Sons, Ltd., 2009 – 494 p.
8. IATA Overview – The international air transport association, 04-Sep-2012 – Режим доступу: <http://indiaaviation.aero/news/airline/4700/59/IATA:-Aviation-industry-reported-record-traffic-volumes-for-2011>.
9. Starkie D. Aviation markets: studies in competition and regulatory reform / D. Starkie. – British Library Cataloguing in Publication Data Starkie, D. N. M. (David Nicholas Martin), 2008. – 233p.
10. Vasigh B., Tacker T., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications – Vasigh' Bijan: Library of Congress Cataloging-in-Publication. – 2009. – 360 p.

УДК 330.322:656.71 (045)

**О.О. Федяєва,**  
Національний авіаційний університет,  
м. Київ

### **АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ**

#### *Анотація*

Проблема інвестування у розвиток аеропортів та впровадження інновацій в них є надзвичайно актуальною в наш час. Зміна ринкових умов, глобальна конкуренція авіакомпаній, аеропортів та зростання тиску на витрати і доходи істотно змінили міжнародний бізнес авіації. Все це призвело до посилення конкуренції між аеропортами. Важливою складовою стратегії нашої країни є приведення інфраструктури українських аеропортів у відповідність з міжнародними вимогами. Завдяки цьому збільшиться конкурентоспроможність України на міжнародній арені. В даній статті досліджено особливості світового досвіду фінансування розвитку аеропортів. Визначено тенденції розвитку аеропортів світу, обсяги залучення інвестицій та специфіку фінансування аеропортової інфраструктури.