

МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКАDOI: [10.26565/2311-2379-2023-104-05](https://doi.org/10.26565/2311-2379-2023-104-05)

УДК 339.13.021:656.71.054.22

Т. І. КІМ

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної економіки та світового господарства
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3825-2564>, e-mail: tetjana.kim@gmail.com

О. В. КРИВЦОВ

студент
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4903-3474>, e-mail: o.v.kryvtsov@gmail.com

**МОЖЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВІДНОВЛЕННЯ ДОХІДНОСТІ АЕРОПОРТІВ
ЗВЯДЯКИ ЗАСТОСУВАННЮ МІЖНАРОДНИХ СТРАТЕГІЙ ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ**

Події останніх трьох років мали колосальний вплив на ринок авіаційних перевезень. Світові карантинні обмеження ускладнили процес авіаційного сполучення на регіональному та міждержавному рівнях, що призвело до різкого зниження обсягів світових пасажиропотоків, які, у свою чергу, є центральним джерелом отримання доходів аеропортів. У цій статті розглянуто доходи аеропортів на світовому ринку; надано класифікацію видам послуг аеропортів та їх доходів за джерелами їх отримання, розглянуто структуру авіаційних та неавіаційних доходів, охарактеризовані найбільш розповсюджені види аеропортових зборів. Досліджено стан та прогнози обсягів світових пасажирських авіаперевезень протягом 2015-2025 років, вплив на них пандемії COVID-19, зокрема на перерозподіл питомої ваги серед джерел неавіаційних доходів. Зазначено збільшення питомої ваги орендних надходжень на фоні загального зниження обсягів доходів аеропортів. Приділено увагу впливу повномасштабного російського вторгнення в Україну на світову авіаційну галузь. Досліджені актуальні прогнози щодо відновлення світового ринку авіаційних перевезень. Під час аналізу сучасного стану авіаційних та неавіаційних доходів аеропортів були виділені можливі стратегії підвищення рівня доходності аеропортів в умовах відновлення ринку авіаперевезень після пандемії. Серед перспективних заходів для аеропортів виділені наступні: імплементація динамічного ціноутворення на основі попиту та завантаженості аеропорту; впровадження стратегії диверсифікації джерел отримання доходу з фокусом на неавіаційні послуги та вантажні авіаперевезення. Наголошено на необхідності екологізації господарської діяльності у довгостроковій перспективі з метою забезпечення інвестиційної привабливості аеропортів.

Ключові слова: **аеропорт, стратегії підвищення рівня доходності, авіаційні та неавіаційні доходи, вплив пандемії COVID-19.**

JEL Classification: L93, O18, R41.

Постановка проблеми. Актуальність теми обумовлена тим, що авіаційні перевезення є одним із стовпів сучасної світової інфраструктури. Вони безпосередньо впливають на функціонування світової економіки та стан соціально-економічних зв'язків як у межах національних економік, так і між країнами та регіонами світу. У свою чергу, аеропорти є ключовою ланкою між авіаперевізниками, з одного боку, та пасажирами й авіа-вантажами, з іншого. Протягом свого понад сторічного існування, аеропорти еволюціонували від звичайного інфраструктурного посередника між повітряним засобом та пасажиром до повноцінного економіко-господарського суб'єкта. При цьому комерціалізація аеропортів та роль приватного капіталу в їх будівництві та експлуатації зростає ще з 50-х років минулого століття. Пандемія COVID-19 завдала руйнівного удару по світовій авіаційній галузі, критично скоротивши обсяги авіаційних перевезень через карантинні обмеження та увігнала у збитковість економічну діяльність аеропортів. Через це дослідження стану доходів аеропортів в умовах постпандемічного світу та визначення можливих стратегій збільшення їх обсягів дозволяє

визначити особливості сучасного аеропортового бізнесу, виявити перспективні заходи для поліпшення функціонування цього ринку.

Ступінь наукової вивченості проблеми. Значний вклад у дослідження дохідності аеропортової діяльності внесли Павленко В. Ю. (Павленко, 2017), Joyal С. (Joyal, 2022), Morris M. (Morris, 2022), Kitching G. (Kitching, 2022), Lucas P. (Lucas, 2022), Woensel J. та ін. (Woensel, Beach & Meija, 2021); розгорнута класифікація типів власності аеропортів сформовано Реїа Е. (Reia, 2018); стратегії підвищення рівня доходів аеропортів розроблено та обґрунтовано Bhatia P. та Singh J. (Bhatia & Singh, 2020), Mishra N. (Mishra, 2022), Desharnais J. (Desharnais, 2021), Керексі Н. та Mizrak К.С. (Керексі & Mizrak, 2021). Величезний внесок у дослідження діяльності аеропортів, збору статистичних даних та їх аналізі здійснюється Міжнародною радою аеропортів, Міжнародною асоціацією повітряного транспорту, Міжнародною організацією цивільної авіації та Федеральним авіаційним управлінням США. Однак, на думку авторів, світовою науковою спільнотою приділено недостатньо уваги комплексному дослідженню можливих стратегій збільшення рівнів доходів аеропортів у поєднанні з їх статистичним аналізом, що й зроблено в цій статті.

Мета даної статті – на основі аналізу сучасного стану і джерел дохідності аеропортів та найбільш впливових факторів у цьому інфраструктурному секторі узагальнити можливості і перспективи його відновлення і розвитку завдяки застосуванню міжнародних стратегій економічного розвитку.

Предметом дослідження є можливості і перспективи відновлення і розвитку економічної діяльності аеропортів. **Об'єктом дослідження** є економічний розвиток аеропортів як важливої інфраструктурної складової світової економіки.

Основні результати дослідження. Аеропорт – це територіально відокремлений господарсько-технічний комплекс, який призначений та/або використовується для посадки або зльоту повітряних суден, включаючи відповідну територію, яка використовується або призначена для будівель, споруд аеропорту, а також смуг проходження разом із будівлями та спорудами (Federal Aviation Administration, 2022). За формою власності сучасні аеропорти поділяються на державні, приватні та комбіновані, у сучасній світовій практиці основними є наступні моделі: через державний департамент або міністерство, через корпорацію, через контракт на обслуговування, через контракт на управління, через державно-приватне підприємство та через некомерційну модель (Reia, 2018). Послуги, які надають аеропорти поділяються на авіаційні та неавіаційні відповідно до їх прямої чи непрямої взаємодії з авіаційним транспортом. У таблиці 1 класифіковано послуги аеропортів.

Таблиця 1 – Класифікація основних аеропортових послуг
Table 1 – Main types of airport services classification

Авіаційні послуги	Основні	Аеронавігаційне та метеорологічне забезпечення польотів	Експлуатація та обслуговування аеродрому	Взаємодія з авіакомпаніями
	Допоміжні	Забезпечення прийому та відправлення пасажирів	Забезпечення процесу прийому та відправлення вантажів	Операції з обслуговування пасажирів
		Забезпечення повітряних засобів паливом та мастилами	Забезпечення бортового харчування	Наземне обслуговування повітряних засобів
		Зберігання мастил та авіапалива	Вантажно-поштове обслуговування	Орнітологічний контроль польотів
Неавіаційні послуги	Основні	Забезпечення роботи магазинів безмитної торгівлі	Протипожежна охорона	Реалізація та бронювання авіабілетів
		Медичне обслуговування	Пакування, зберігання багажу пасажирів	
	Допоміжні	Надання в оренду місць для розміщення реклами	Обслуговування роботи точок роздрібною торгівлі	Забезпечення роботи пунктів громадського харчування
		Послуги автомобільної стоянки	Оренда автотранспорту	Готельний бізнес

Джерело: (Павленко, 2017).

Стрижнем функціонування аеропорту, його економічної ефективності є повітряний рух: пасажиро- та вантажні потоки, які проходять скрізь систему аеропортового комплексу. Саме від обсягів перевезень залежить переважна більшість доходів в авіаційній галузі. На рисунку 1 зображено динаміку та прогноз обсягів світового авіаційного пасажиропотоку.

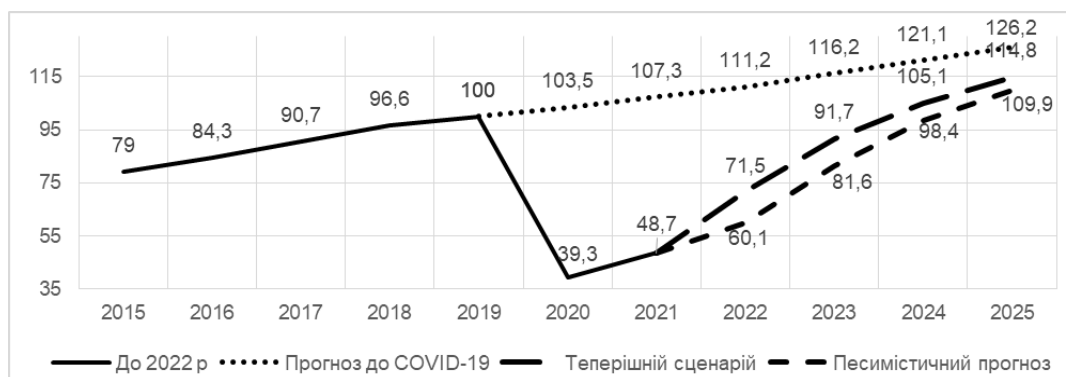


Рис. 1. Середньостроковий прогноз глобального пасажиропотоку (індекс: 2019 рік = 100)
Fig. 1. Medium-term global passenger traffic projection (indexed, 2019 = 100)

Джерело: (Airport Council International, 2022).

Згідно з даними рисунку 1, пандемія COVID-19 критично обрушила світові обсяги пасажирських авіаперевезень у 2020 році, що знизило загальні доходи аеропортів на 43,4% порівняно до минулого року (Joal, 2022). Однак, вже у 2021 році галузь відновила зростання, яке й продовжує у 2022 році. Прогнозується, що відновлення триватиме й протягом наступних трьох років.

Як авіаційні, так і неавіаційні доходи аеропорту прямо пропорційні обсягу трафіку та пропускній спроможності, тому зниження обсягів пасажиропотоків негативно вплинуло на економічний стан аеропортів, передусім, на його дохідну частину. Нееластичність операційних витрат разом із фіксованістю капітальних витрат ще більше ускладнило ситуацію.

Авіаційні доходи аеропорту склали 54% загальних доходів аеропортів та формуються зі зборів, які вони стягують з авіакомпаній-клієнтів. Структура авіаційних доходів залежить від економічної політики аеропорту, однак основними зборами є наступні:

1) Збори з пасажирів – стягуються з авіакомпаній за кожного пасажирів, що вилітає з аеропорту, обсяг збору залежить від типу авіарейсу. Зазвичай, авіакомпанії перекладають цей вид зборів на пасажирів.

2) Збори за переміщення авіатранспорту – стягуються за використання злітно-посадкової смуги, головним критерієм виступає маса авіатранспорту.

3) Збори за паркування авіатранспорту – стягуються за перебування повітряного засобу на пероні аеродрому, розрахунок базується на розмірі літака та тривалості стоянки.

4) Збори за інфраструктуру – стягуються за використання окремих елементів аеропорту, таких як аеродромне обладнання, пункт реєстрації пасажирів, багажної системи (Morris, 2022).

Із розвитком, аеропорти збільшують кількість авіаційних зборів задля повернення інвестицій. Зазвичай, аеропорти не вдаються до цілісної реструктуризації зборів, а вводять додаткові збори, які приєднуються до вже існуючих (Kitching, 2022). На неавіаційні доходи аеропортів припало близько 40% від загальних доходів аеропортів, що робить їх не менш важливими за авіаційні доходи. У деяких випадках вони здатні частково компенсувати зменшення надходжень від авіаційних зборів. Неавіаційні доходи є більш різноманітними та збільшують диверсифікацію доходів, що посилює економічну стабільність аеропорту під час економічних спадів (Lucas, 2022).

Глобальний ринок неавіаційних доходів було оцінено у розмірі 112,523 млрд. дол. США станом на 2021 рік. Прогнозований середньорічний темп зростання протягом п'яти наступних років становить 8,7%, що у результаті збільшить розмір ринку до 185,659 млрд дол. США у 2027 році (The Express Wire, 2022).

Відповідно до даних на рисунку 2, питома вага загального середнього авіаційного доходу в розрахунку на одного пасажера була найбільшою в загальній структурі середнього доходу з показником \$9,99. Показники неавіаційного та неопераційного доходів становили \$7,44 та \$1,06 відповідно.

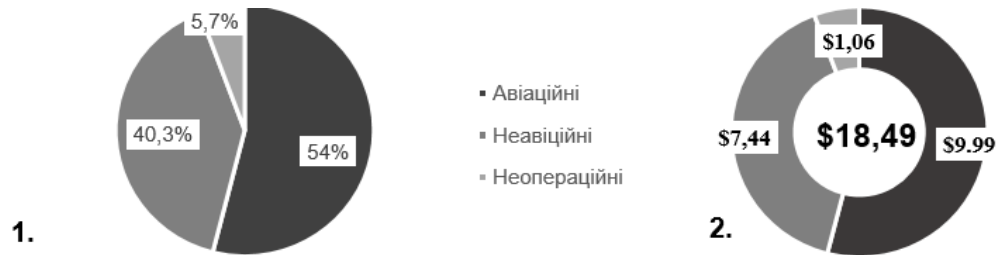


Рис. 2. Структура доходів аеропортів у світі станом на 2021 р.:

- 1. Загальна структура доходів аеропортів, %.**
2. Структура середнього доходу аеропорту на одного пасажера, дол. США.

Fig. 2. Worldwide airport revenue structure 2021:

- 1. Global split of airport revenues, %.**
2. Average airport revenue per passenger structure, USD.

Джерело: (Morris, 2022).

Згідно з даними на рисунку 3, найбільшу питому вагу у структурі неавіаційних доходів аеропортів зайняли концесії роздрібної торгівлі, доходи від нерухомості, оренди й стоянок автомобілів. У 2020 році вага концесійних надходжень значно скоротилася, а дохід від нерухомості й надходження з орендної плати збільшили свою питому вагу.

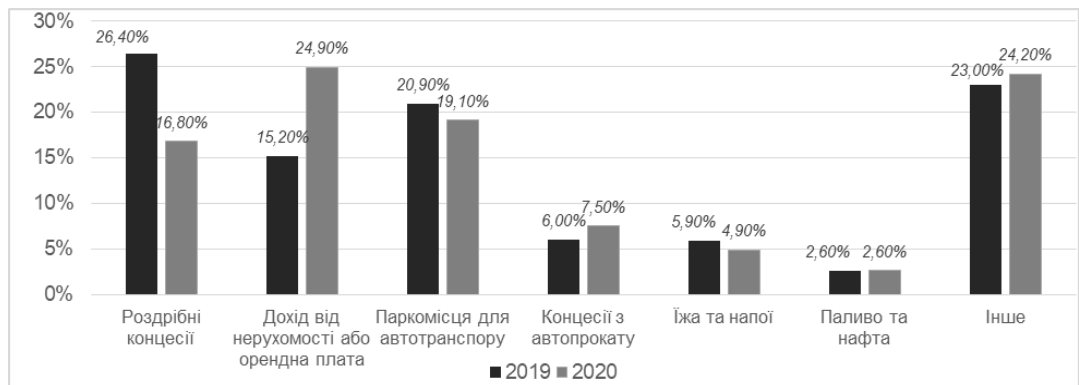


Рис. 3. Структура неавіаційних доходів аеропортів у 2019 та 2020 рр.

Fig. 3. Non-aeronautical revenue structure by source of its receipt in 2019 and 2020.

Джерело: (Lucas, 2022).

Відповідно до щорічного звіту Airport Council International, станом на 2021 рік загальний середній дохід аеропорту з одного пасажера склав 18,49 дол. США (Morris, 2022).

Повномасштабне військове вторгнення російської федерації на територію України та спровоковані цим санкції світової спільноти щодо країни-агресора чинить відчутний вплив на світову аеропортову галузь. Війна значно збільшила волатильність цін на нафту (IATA, 2022a) та спричинила корегування світових авіаційних маршрутів задля уникнення закритого авіапростору України, білорусі та рф, а також підсанкційних територій двох останніх. Війна повністю паралізувала аеропортову діяльність на території України. За показниками 2021 року на Україну припадала відносна невелика частка у 3,3% європейського та 0,8% світового авіатрафіку, а у сумі з показниками Молдови, білорусі та рф (без внутрішнього трафіку) – 9,7% та 2,3% відповідно. Питома вага загальних міжнародних авіаперевезень, на які вплинула

ескалация російсько-української війни, сягнула 10%, а разом із тим на виділення аеропортами світу часу для рейсів авіакомпаній (слоти) (IATA, 2022b).

Можливості і перспективи відновлення економічного зростання аеропортів в сучасних умовах, на нашу думку, пов'язані з використанням міжнародних стратегій економічного розвитку.

Відновлення галузі після пандемії вже почалося. За прогнозом Міжнародної ради аеропортів, у 2024 році обсяг світових пасажиропотоків вийде на допандемійний рівень (Airport Council International, 2022). При цьому, відновлення попиту на внутрішні авіаперевезення відбудеться швидше за відновлення попиту на міжнародні авіаперевезення, тому доходи від внутрішніх авіамаршрутів мають відновитися за більш короткий термін (Woensel, Beach & Meija, 2021).

В умовах зниженого пасажиропотоку, можливою стратегією керування доходами є імплементація системи динамічного ціноутворення. До цієї практики вже долучився ряд європейських аеропортів, серед яких є Лондон-Гітроу (Сполучене Королівство), Схипхол (Нідерланди) та Цюрих (Швейцарія). Згідно з цією стратегією, ціноутворення в сфері неавіаційних послуг має відбуватися на основі аналізу попиту та циклічності коливань найбільшої та найменшої завантаженості аеропортового комплексу. Підвищення цін у піковий період та планове зменшення під час послабленого пасажиропотоку дозволить частково вирівняти навантаження на аеропортову інфраструктуру відповідно до її пропускної спроможності й разом із тим зменшити обсяги втраченого прибутку від нестачі або простою активів аеропорту (Bhatia & Singh, 2020).

Попри те, що більшість аеропортів відтермінували збільшення авіаційних зборів у 2020 та 2021 роках, очікується, що протягом наступних років обсяги зборів з авіакомпаній будуть зростати. В цій ситуації аеропортам важливо знайти компроміс із своїми інтересами та фінансовою привабливістю для авіакомпаній, оскільки з поступовим відновленням авіаційного трафіка, аеропорти також мають акцентувати увагу на залученні авіакомпаній в умовах посиленої конкуренції (CAPA – Centre for Aviation, 2020).

Важливим для відновлення дохідності аеропортів є використання стратегії диверсифікації, а саме подальшого збільшення обсягів неавіаційних доходів в загальній структурі доходу аеропортового комплексу. Через це аеропортам варто особливо сприяти розвитку концесійних операцій, надходжень з оренди та зони паркування, а також всіх інших галузей неавіаційної діяльності. Вантажні авіаперевезення завдяки зростанню обсягів електронної комерції були менш вразливими до пандемії. За оцінками, попит на них у 2022 році перевищує відповідний показник 2019 року на 13%, що робить вантажні авіаперевезення особливо привабливими для аеропортів (Mishra, 2022).

Оскільки використання альтернативних джерел енергії та мінімізація негативного впливу на навколишнє середовище є одним із стовпів сучасної західної політики, активно заохочується та стимулюється національними урядами та міжнародними організаціями перехід на екологічно чисті енергоресурси, що є не тільки вигідним, але й потенційно обов'язковим для аеропортів світу в довгостроковій перспективі. Спричинене цим зростання уваги інвесторів до відповідності господарської діяльності екологічним стандартам та критеріям ESG робить розробку стратегії екологічної політики важливим для кожного аеропорту. Такі авіаційні комплекси матимуть більше можливостей щодо залучення капіталу (Desharnais, 2021).

На даний момент, відновлювальні джерела енергії активно використовуються аеропортами світу. Зокрема, сонячна енергія завдяки використанню фотогальванічних систем живить понад сотню аеропортових комплексів по всьому світу. (Керексі & Mizrak, 2021)

Імплементація цих заходів в межах комбінованої стратегії сприятиме зростанню доходів аеропортів в умовах відновлення ринку авіаперевезень (Woensel, Beach & Meija, 2021).

Висновки. Після критичного спаду світового обсягу пасажирських авіаперевезень у 2020 році, спричиненого пандемією COVID-19, аеропорти втратили більше 40% загальних доходів. Відновлення зростання доходів у галузі, що почалося у 2021 р., знову уповільнилося через зростання волатильності цін на нафту, корегування світових авіаційних маршрутів та випадіння із загальносвітового сектору аеропортової діяльності територій країн, прямо або через санкції пов'язаних із військовими діями в Україні. Отже, стратегії відновлення дохідності аеропортів мають враховувати зростання ризиків, пов'язаних з трансформацією глобального економічного простору, яка буде визначати кон'юнктуру авіаційного ринку принаймні в середньостроковій

перспективі. Аеропортам варто прив'язати ціноутворення на свої послуги до попиту на них та імплементувати динамічне корегування ціни, диверсифікувати джерела надходження доходів з наданням особливої уваги неавіаційним доходам та вантажним авіаперевезенням, поставити довгостроковий пріоритет на екологічність господарської діяльності та посилити економічну активність на ринку задля отримання позитивних фінансових результатів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Павленко В. Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 17. С. 397–399.
2. Joyal C. A glimpse into airports' financial activities during the first year of the pandemic. 2022. URL: <https://blog.aci.aero/a-first-in-depth-look-into-airports-financial-activities-during-the-first-year-of-the-pandemic/>
3. Morris M. How Do Airports Make Money? 2022. URL: <https://knaviation.net/how-do-airports-make-money/>
4. Kitching G. Q. How complex can an airport's charges be? 2022. URL: <https://rdcaviation.com/news/q-how-complex-can-an-airports-charges-be/>
5. Lucas P. Non-aeronautical revenues: Diversify and grow. 2022. URL: <https://airport-world.com/non-aeronautical-revenues-diversify-and-grow/>
6. Woensel J., Beach T., Mejia M. Fuelling Airport Recovery Via Non-Aeronautical Revenue. 2021. URL: <https://www.wsp.com/en-ca/insights/fuelling-airport-recovery-via-non-aeronautical-revenue>
7. Peña E. A tale of two airports: Public vs. private. 2018. URL: <https://blogs.worldbank.org/ppps/tale-two-airports-public-vs-private>
8. Bhatia P., Singh J. The untapped potential of Revenue Management in Airports. 2020. URL: <https://www.wipro.com/engineering-construction-operations/the-untapped-potential-of-revenue-management-in-airports/>
9. Mishra N. Airport operators anticipate better times. 2022. URL: <https://www.aerotime.aero/articles/31401-exclusive-airport-operators-anticipate-better-times>
10. Desharnais J. Recovering Sustainably: Why and How Airports Can Initiate, Maintain, or Enhance Their Sustainability Commitments. 2021. URL: <https://blog.aci.aero/recovering-sustainably-why-and-how-airports-can-initiate-maintain-or-enhance-their-sustainability-commitments/>
11. Kepekci H., Mizrak K. Using of Renewable Energy at Airports. *International World Energy Conference* (December 03-04, 2021), Kayseri: Turkey, 2021. С. 237–245.
12. Airport Categories. 2022. *Federal Aviation Administration*: веб-сайт. URL: https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/categories#:~:text=An%20airport%20is%20defined%20in,with%20the%20buildings%20and%20facilities
13. The impact of COVID-19 on the airport business – and the path to recovery. 2022. *Airport Council International*: веб-сайт. URL: <https://aci.aero/2022/02/24/the-impact-of-covid-19-on-the-airport-business-and-the-path-to-recovery-4/>
14. Airport Non-Aeronautical Revenue Market to show impressive growth of 8.7% CAGR during the period 2022-2027 | 123 Report Pages. 2022. *TheExpressWire*: веб-сайт. URL: <https://www.digitaljournal.com/pr/airport-non-aeronautical-revenue-market-to-show-impressive-growth-of-8-7-cagr-during-the-period-2022-2027-123-report-pages>
15. War in Ukraine and air transport. 2022a. *Airlines IATA*: веб-сайт. URL: <https://airlines.iata.org/analysis/war-in-ukraine-and-air-transport>
16. The impact of the war in Ukraine on the aviation industry Guide. 2022b. *IATA Factsheet*: веб-сайт. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>
17. Restoring airport revenues post COVID-19. 2020. *CAPA – Centre for Aviation*: веб-сайт. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/restoring-airport-revenues-post-covid-19-530691>

Стаття надійшла до редакції 26.12.2022

Стаття рекомендована до друку 25.05.2023

REFERENCES

1. Pavlenko, V. (2017) Development of non-aviation activities in the airports of Ukraine. *Global and National Problems of Economy*, 17, 397-399. (in Ukrainian)
2. Joyal, C. (2022). A glimpse into airports' financial activities during the first year of the pandemic. Retrieved from <https://blog.aci.aero/a-first-in-depth-look-into-airports-financial-activities-during-the-first-year-of-the-pandemic/>
3. Morris, M. (2022). How Do Airports Make Money? Retrieved from <https://knavigation.net/how-do-airports-make-money/>
4. Kitching, G. (2022). Q. How complex can an airport's charges be? Retrieved from <https://rdcaviation.com/news/q-how-complex-can-an-airports-charges-be/>
5. Lucas, P. (2022). Non-aeronautical revenues: Diversify and grow. Retrieved from <https://airport-world.com/non-aeronautical-revenues-diversify-and-grow/>
6. Woensel, J., Beach, T., & Mejia, M. (2021). Fuelling Airport Recovery Via Non-Aeronautical Revenue. Retrieved from <https://www.wsp.com/en-ca/insights/fuelling-airport-recovery-via-non-aeronautical-revenue>
7. Peña, E. (2018). A tale of two airports: Public vs. private. Retrieved from <https://blogs.worldbank.org/ppps/tale-two-airports-public-vs-private>
8. Bhatia, P., & Singh, J. (2020). The untapped potential of Revenue Management in Airports. Retrieved from <https://www.wipro.com/engineering-construction-operations/the-untapped-potential-of-revenue-management-in-airports/>
9. Mishra, N. (2022). Airport operators anticipate better times. Retrieved from <https://www.aerotime.aero/articles/31401-exclusive-airport-operators-anticipate-better-times>
10. Desharnais, J. (2021). Recovering Sustainably: Why and How Airports Can Initiate, Maintain, or Enhance Their Sustainability Commitments. Retrieved from <https://blog.aci.aero/recovering-sustainably-why-and-how-airports-can-initiate-maintain-or-enhance-their-sustainability-commitments/>
11. Kepekci, H., & Mizrak, K. (2021). Using of Renewable Energy at Airports. International World Energy Conference (December 03-04, 2021) Kayseri: Turkey, 237-245.
12. Federal Aviation Administration. (2022). Airport Categories. Retrieved from https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/categories#:~:text=An%20airport%20is%20defined%20in,with%20the%20buildings%20and%20facilities
13. Airports Council International. (2022). The impact of COVID-19 on the airport business – and the path to recovery. Retrieved from <https://aci.aero/2022/02/24/the-impact-of-covid-19-on-the-airport-business-and-the-path-to-recovery-4/>
14. TheExpressWire. (2022). Airport Non-Aeronautical Revenue Market to show impressive growth of 8.7% CAGR during the period 2022-2027 | 123 Report Pages. Retrieved from <https://www.digitaljournal.com/pr/airport-non-aeronautical-revenue-market-to-show-impressive-growth-of-8-7-cagr-during-the-period-2022-2027-123-report-pages>
15. IATA (2022a). War in Ukraine and air transport. Airlines IATA. Retrieved from <https://airlines.iata.org/analysis/war-in-ukraine-and-air-transport>
16. IATA (2022b). The impact of the war in Ukraine on the aviation industry Guide. IATA Factsheet. Retrieved from <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>
17. CAPA – Centre for Aviation. Retrieved (2020). Restoring airport revenues post COVID-19. Retrieved from <https://centreforaviation.com/analysis/reports/restoring-airport-revenues-post-covid-19-530691>

The article was received by the editors 26.12.2022

The article is recommended for printing 25.05.2023

T. KIM, Ph.D. (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economy and World Economy, V.N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3825-2564>, e-mail: tetjana.kim@gmail.com

O. KRYVTSOV, Student, V.N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4903-3474>, e-mail: o.v.kryvtsov@gmail.com

POSSIBILITIES AND PROSPECTS FOR AIRPORT REVENUE RECOVERY BY APPLYING INTERNATIONAL STRATEGIES OF ECONOMIC DEVELOPMENT

The global air transportation market has tremendously changed over the past three years. Worldwide quarantine restrictions complicated the process of aeronautical communication both at the domestic and international levels. Lockdown resulted in a sharp decrease in the volume of world passenger traffic - a vital source of airport revenues. This article studied global airport revenues and classified airport services by type and revenues according to the sources of their receipt. The structure of aeronautical and non-aeronautical revenues was given, and the most common airport charges were characterized. The state and forecasts of world passenger air transportation volume during 2015-2025 and the impact of the COVID-19 pandemic on them were studied in this article. In particular, the way it redistributed shares of non-aeronautical revenues with an increase in the share of rental revenues. Attention to the impact of a full-scale Russian invasion of Ukraine on the global aviation industry was paid. The current forecasts for the recovery of the global air transportation market were studied. Analysis of the current state of aeronautical and non-aeronautical airport revenues allowed to identify possible strategies for increasing their volume under post-pandemic aeronautical market recovery conditions. Among the possible measures for airports, the following were highlighted: implementation of dynamic pricing based on demand and airport workload, using the diversification strategy for organizing income sources with a focus on non-aeronautical services and air cargo transportation. The importance of greening economic activity in the long term was noted to ensure the investment attraction of airports.

Keywords: **airport, strategies of increasing airport revenues, aeronautical and non-aeronautical revenues, impact of the COVID-19 pandemic.**

JEL Classification: L93, O18, R41.

Як цитувати: Кім Т.І., & Кривцов О.В. (2023). Можливості та перспективи відновлення дохідності аеропортів завдяки застосуванню міжнародних стратегій економічного розвитку. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна серія «Економічна»*, (104), 37-44. <https://doi.org/10.26565/2311-2379-2023-104-05>

In cites: Kim T., & Kryvtsov O. (2023). Possibilities and prospects for airport revenue recovery by applying international strategies of economic development. *Bulletin of V. N. Karazin Kharkiv National University Economic Series*, (104), 37-44. <https://doi.org/10.26565/2311-2379-2023-104-05> (in Ukrainian)
