

та розвитком з боку державних програм, недосконалою банківською системою та системою кредитування, малим впровадженням інновацій. Таким чином можна зробити висновок, що стартапи – це нова перспективна форма бізнесу яка має на своєму шляху багато перешкод.

Література:

1. Офіційний сайт стартапу GitLab. URL:<https://about.gitlab.com>

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ ПАНДЕМІЇ COVID-19

Распоясова Є.С.

Науковий керівник: Артёмова А.В., к.т.н., доцент

Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського «ХАІ»

Актуальність даної теми дослідження має дуже велике значення в наш час. З розвитком туристичної сфери авіаційний транспорт став невід'ємною її частиною. Пандемія COVID-19 серйозно позначилася на міжнародній авіаційній індустрії, призводячи до значного зменшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів у світі. За оцінками ICAO, у 2020 році авіакомпанії втратили понад 372,48 мільярда доларів і перевезли на 2,76 мільярда пасажирів менше, ніж у 2019 році. Постачальники аеронавігаційних послуг втратили 12,93 мільярда доларів на авіаквитках, а навігація та аеропорти втратили 114,58 млрд. доларів.

Іншою проблемою є введені обмеження та протоколи здоров'я та безпеки в авіаційній галузі, що призвели до додаткових витрат для авіакомпаній та збільшення часу, необхідного для проведення процедур попереднього огляду та дезінфекції. Різке падіння пасажиропотоку на тлі занепокоєння щодо інфекції COVID-19 та зусиль уряду щодо стримування поширення хвороби, включаючи карантин та прикордонні правила, призвело до закриття тисяч літаків..

Дослідження в цій області можуть допомогти визначити стратегії для збереження робочих місць, збереження інфраструктури та управління кризовими ситуаціями. Вони можуть також допомогти вирішити проблеми, пов'язані з безпекою пасажирів та персоналу, екологічними викликами, конкуренцією та іншими проблемами, які виникають у зв'язку з пандемією Covid-19.

Світовий авіаційний сектор йде на великі жертви в боротьбі з COVID-19. Соціальне дистанціювання та обмеження пересування, особливо обмеження на поїздки, мають вторинний вплив на суспільство, економіку та торгівлю. У зв'язку з пандемією COVID-19 та обмеженнями на поїздки попит на авіаперевезення різко падає.

Існують види державної допомоги, яку провідні країни та регіони надали авіакомпаніям під час пандемії COVID 19. Станом на серпень 2020 року уряди провідних країн надали авіакомпаніям близько 160 мільярдів доларів допомоги. Наприклад: Китай - Створено Фонд у розвитку цивільної авіації, що дотує

авіакомпанії (1 січня 2020 року); США - 17 мільярдів доларів США у вигляді позик і гарантій для Boeing (30 березня 2020 року); Німеччина - 9 мільярдів євро, з метою викупу 20% акцій Lufthansa (25 травня 2020 року); Франція та Нідерланди - 10 мільярдів євро допомоги Air France-KLM (24 квітня 2020 року).

Окрім авіакомпаній, уряди також надають підтримку аеропортам, вантажним авіакомпаніям, авіації загального користування, робітникам тощо. Наведемо заходи щодо підтримки аеропортів, вантажоперевізників та авіації загального призначення та працівників відповідно: Китай - підтримка політики міжнародних вантажних рейсів під час спалаху (24 березня 2020 року); Сінгапур - знижка 10% на посадку для всіх регулярних рейсів вантажних суден (3 квітня по жовтень 2020 року); Нова Зеландія – фінансова підтримка в розмірі 163 мільйони новозеландських доларів для сплати державних зборів за пасажирів протягом наступних шести місяців (17 березня 2020 року); Італія - 600 мільйонів євро допомоги Alitalia (17 березня 2020 року); Швеції та Данії - 300 мільйонів доларів кредитних гарантій SAS (17 березня 2020 року).

Таким чином, з моменту появи цивільної авіації світове співтовариство зайнялося питанням захисту пасажирів і екіпажу, льотного персоналу, літаків, систем кондиціонування повітря та радіонавігації, незалежно від форми власності та підпорядкування. Важливу роль у виконанні цих завдань відіграють міжнародні організації цивільної авіації. Тому міжнародні урядові та неурядові організації співпрацюють з ІКАО в межах своїх обов'язків і впроваджують її рекомендації та стандарти щодо цивільної авіації в регіонах. Ці організації також надають допомогу в питаннях, що стосуються міжнародної цивільної авіації через особливості конкретного регіону.

Доведено, що авіаційна галузь сильно постраждала від COVID-19, адже відіграє важливу роль у стримуванні захворювання між державами та континентами. Міжнародні рейси прискорюють поширення пандемії COVID-19 у всьому світі. Залежно від уроків, здобутих під час попередніх пандемій, країни швидко реагують і вживають заходів, включаючи обмеження на поїздки, щоб запобігти COVID-19. Завдяки ефективному контролю за COVID-19 та політичній підтримці цивільної авіації в країнах внутрішній авіаційний ринок повинен швидко відновлюватись порівняно з міжнародними авіаперевезеннями.

Для збереження авіаційного бізнесу і виходу з кризи велике значення має фінансова підтримка збиткових підприємств авіаційного комплексу шляхом компенсації витрат. Більшість урядів країн світу підтримують авіатранспортну галузь шляхом встановлення пільгових кредитів, надають безповоротну фінансову допомогу, вводять різні пільги і дотації. Зважаючи на численні прогнози пандемія COVID-19 не закінчиться у 2021 чи навіть у 2022 році, а може продовжитись ще на декілька років. Тому авіапідприємствам у сфері пасажирських перевезень доведеться пристосуватись до умов епідеміологічних обмежень, при цьому підвищувати ефективність і результативність своєї роботи.

Оскільки пандемія Covid-19 та сучасні події продовжують впливати на авіаційну індустрію, дослідження в цій області мають великий потенціал для збільшення нашого розуміння впливу пандемії та війни на авіаційну індустрію та для знаходження шляхів відновлення пасажирських та вантажних перевезень в майбутньому.

Література:

1. Грицюк Н.О., Сак Т.В. Вплив пандемії COVID-19 на світову економіку. *Економічний простір*. 2021. № 165. С. 33-38. URL: <http://prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/780/757>
2. Колодко Гж. В. Після пандемії. Економіка і політика у постпандемічному світі. *Економіка України*. 2020. № 5. С. 3-24.
3. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>
4. Офіційний портал Державної авіаційної служби України. URL: www.avia.gov.ua
5. Побоченко Л.М. Вплив COVID-19 на авіаційні перевезення в світі. The Fifteenth International Scientific Conference "AVIA-2021".
6. Висоцька М.П. Аналіз і перспективи розвитку цивільної авіації України. *Стратегія розвитку України: наук. журн*. 2019. № 1. С. 94-99.
7. Airports Council International The Impact of COVID-19 on the Airport Business, Airports Council International, Montreal, Canada. URL: https://aci.aero/wpcontent/uploads/2020/12/Advisory_Bulletin_The_impact_of_COVID_ID_19_on_the_airport_business.pdf

ПРОБЛЕМИ ПЕРЕХОДУ УКРАЇНИ ДО ЕКОНОМІКИ ЗАМКНЕНОГО ЦИКЛУ

Рижкова В.О.

*Науковий керівник: Шкрабак В.Я., викладач-методист
Бердичівський фаховий коледж промисловості, економіки та права*

Економічне зростання країн світу призводить до збільшення обсягів використання природних ресурсів і відходів споживання, що в свою чергу посилює навантаження на навколишнє природне середовище. На даний час людство споживає природних ресурсів більше, ніж може відтворити. Чисельність населення планети з кожним роком збільшується і зростає попит на товари.

Країни світу усвідомлюють, що швидке використання ресурсів становить серйозну небезпеку в майбутньому, тому зараз вони орієнтуються на розвиток циркулярної моделі економіки. Вона передбачає, що відходи одного ланцюга виробництва стають сировиною для іншого, і таким чином зменшується негативний вплив на довкілля.

Циркулярну економіку ще називають економікою замкненого циклу, – це нова модель економічного розвитку, що передбачає відновлення, повторне