

**Ороховська Л.А.,**  
доктор філософських наук,  
професор кафедри міжнародної економіки,  
**Панасюк І.В.,**  
студентка

Національний авіаційний університет

## МІЖНАРОДНИЙ РИНОК АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ШОКУ ПАНДЕМІЇ

*Пандемія вірусу COVID 19 стала «чорним лебедем» для світової економіки. Викликаний нею стрес продемонстрував не тільки прорахунки багатьох держав в боротьбі з вірусними епідеміями, а й різну ступінь готовності до подолання кризових явищ. Однією з найбільш постраждалих сфер в результаті пандемії COVID-19 є світова транспортно-логістична система, що спричинено закриттям державних кордонів, введенням обмежень на пересування людей і товарів, розривом виробничо-збутових ланцюжків, зниженням попиту і купівельної спроможності, що змушує авіакомпанії розробляти нові стратегії розвитку. У статті проаналізовано вплив коронавірусу на міжнародний ринок авіаперевезень. В умовах пандемії авіакомпанії з лютого 2020 року значно скоротили кількість рейсів або зовсім припинили польоти. Криза для авіації визнана найглибшою від часу Другої світової війни. Це обумовлено значним зростанням обсягів пасажирських перевезень авіаційним транспортом, створенням нових авіакомпаній в Україні, а саме авіакомпаній типу лоу-кост, входженням в авіаційний простір України нових іноземних авіакомпаній, відкриттям нових повітряних ліній українських перевізниками, схваленням безвізового режиму з країнами ЄС, модернізацією наявної інфраструктури аеропортів та їх розвитку з урахуванням сучасних вимог в системі міжнародних економічних зв'язків.*

**Ключові слова:** пандемія, економічна криза, темпи економічного зростання, структурні зміни економіки, антикризові заходи.

**Постановка проблеми.** Світова транспортно-логістична система виявилася однією з найбільш постраждалих сфер в результаті пандемії COVID-19. В основі негативних наслідків лежать різні чинники: закриття державних кордонів, введення обмежень на пересування людей і товарів, розрив виробничо-збутових ланцюжків, зниження попиту і купівельної спроможності. Сукупність даних чинників відбилася на всіх видах транспортних перевезень – від використання особистого і громадського транспорту в містах до здійснення пасажирських і вантажних перевезень як всередині країн, так і між ними.

Масштаби негативних наслідків залежать від типу транспорту і інтегрованості держави у світову транспортно-логістичну систему. Під час пандемії в країнах ЄС фіксувалася скасування 90% авіарейсів, спостерігалось зниження обсягу пасажирських перевезень легковими автомобілями на 60 - 90%, а громадським транспортом - на 50% [1].

Сьогодні країни знаходяться на перехідному етапі: в транспортній сфері спостерігається адаптація до оновлених умов діяльності та

поступове відновлення після кризи. Проте, як і раніше, зберігається цілий ряд ризиків. Очікування чергової хвилі пандемії, зростання кількості хворих COVID-19 в деяких регіонах світу, часткове відновлення раніше знятих обмежень та інші фактори створюють подальшу невизначеність щодо глобальних транспортно-логістичних систем. При цьому невизначеність стосується не тільки термінів повернення до докризових показників, а й майбутнього образу транспортної сфери в посткоронавірусному світі в цілому.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню розвитку авіаційного транспорту та аеропортів присвячені праці вітчизняних та зарубіжних вчених. Серед них слід назвати таких, як О.В. Ареф'єва, А.С. Борисенко, Д.А. Бугайко, Т.А. Габрієлова, Геєць І.О., В.М. Загорюлько, Е.В. Костроміна, Ю.Ф. Кулаєв, С.Г. Мізюк, К.В. Марінцева, І.Г. Михальченко, Н.Є. Полянська, Г.М. Юн та ін.

**Мета статті.** Метою дослідження є аналіз впливу пандемії COVID-19 (закриття державних кордонів, введення обмежень на пересування

людей і товарів, розрив виробничо-збутових ланцюжків, зниженням попиту і купівельної спроможності) на світову транспортно-логістичну систему та надання практичних рекомендацій щодо майбутньої стратегії розвитку.

**Основні результати дослідження.** На початку другого десятиліття XXI ст. світова економіка опинилася в кризі, яку спричинила пандемія COVID-19. В таких умовах від того, наскільки успішно та чи інша компанія вирішує питання стійкого розвитку, залежить збільшення її виручки, зниження операційних витрат, рівень ризику. Існують дві великі групи ризиків: системні та специфічні для конкретної компанії або галузі, які не мають прямої кореляції з загальною прибутковістю фондового ринку. Системні ризики впливають на всіх учасників фінансової системи, оскільки мають макроекономічний характер (ризик регуляторно-нормативних змін, непередбачуваних стрибків у русі відсоткових ставок і інфляції, розгортання глобальної кризи). Диверсифікація дозволяє згладити криву прибутковості портфеля за рахунок перекриття збитків одних активів за рахунок прибутку інших. Зокрема, згідно звіту Державної авіаслужби України, падіння пасажиропотоку в аеропортах України за 2020 рік склало 64.6%, тоді як пошто- і вантажопотоки знизилися на 13.3% [2].

У зв'язку зі скасуванням більшості пасажирських рейсів авіаперевізники в умовах пандемії стали більше приділяти уваги перевезенню комерційних товарів повітряним транспортом. Ці перевезення традиційно є менш поширеними в силу високої вартості. Наприклад, ставки повітряного фрахту через Тихий океан до кінця березня виросли в середньому в три рази, а в деякі періоди часу - до п'яти разів, оскільки для перевезення комерційних вантажів в 45-50% випадків використовуються вантажні відсіки звичайних пасажирських літаків [3].

Загальна кількість рейсів в квітні 2020 р. знизилася на 62% в порівнянні з 2019 роком. У квітні 2020 року Flightradar24 відстежував в середньому 69 586 рейсів в день, що на 62% менше, ніж в квітні 2019 року. У квітні 2020 року найбільш завантаженим днем в небі було 28 квітня з 80 714 польотами (в порівнянні з 17 квітня 2019 року зі 203 239 рейсами) [3].

Кількість комерційних рейсів в квітні знизилася на 73,7% в порівнянні з 2019 роком. Комерційні рейси в квітні становили в середньому 29 439 рейсів в день в порівнянні з 111 799 рейсами в день в 2019 році [3].

Якщо середні значення вартості повітряного фрахту звичайно коливаються в межах 3-4 дол. США за кілограм, то на тлі ажіотажного попиту на засоби індивідуального захисту, які стали основним видом товарів, що транспортувалися по повітрю в перші місяці пандемії, вартість повітряного перевезення товарів з Азії в США досягала 20 дол. США за кілограм [3]. В умовах скорочення кількості рейсів і пасажирів авіакомпанії вдавалися до переобладнання літаків для розміщення комерційних вантажів в салоні, а не тільки в багажному відділенні.

При цьому, на відміну від перевезень комерційних вантажів, на авіатранспорт припадає основна частка міжнародного пасажиропотоку, і введення урядами обмежувальних заходів і закриття кордонів для боротьби з поширенням коронавірусної інфекції спричинило на авіакомпанії негативний економічний ефект, набагато глибший, у порівнянні з іншими видами транспорту.

За прогнозами Спільного дослідницького центру Європейської комісії, беручи до уваги обсяги світового ринку пасажирських авіаперевезень, тільки економічні втрати самих авіакомпаній через неможливість продовжувати діяльність в період пандемії приведуть до скорочення світового ВВП на 1,67% за підсумками 2020 року, без урахування непрямих наслідків для економіки через обмеження пасажирського авіасполучення. Також масштабно оцінюється і скорочення робочих місць, пов'язаних з сектором авіаперевезень, яке може досягти 30 млн місць (при загальній кількості близько 65,5 млн) [3].

Міжнародна асоціація повітряного транспорту передбачає, що за підсумками року загальне скорочення міжнародного повітряного пасажиропотоку може скласти 59-66% від планових значень (що означає 1,30-1,43 млн пасажирів, що не скористалися послугами), а сукупні втрати авіакомпаній сягнуть 237-260 млрд дол. США.

За даними додатка Flightradar24, в квітні 2020 року в усьому світі було зафіксовано в середньому 69,6 тис. авіарейсів в день, що на

62% менше, ніж в квітні 2019 року. Кількість комерційних польотів знизилася на 73% [3].

<https://www.flightradar24.com/blog/scraping-along-the-bottom-april-air-traffic-statistics/>

У 2020 році, порівняно з 2019 роком, за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту, загальні втрати становили 314 млрд дол. США, оборот коштів впав на 55%. Під загрозою 25 млн. працівників. [7]

Авіакомпанії посилили боротьбу за клієнтів та дозволяють відтепер перебронювання квитків безкоштовно або пропонують знижки. Деякі авіалінії дають опцію перенести політ на 2022 рік. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту рівень пасажирських авіаперевезень повернеться до рівня перед пандемією лише до 2024 року. [7]

Наслідками оголошення локдауну стало скорочення робочих місць, падіння доходів і відрахувань у державну казну. Одне робоче місце в авіації генерує п'ять у суміжних галузях, тому стагнація авіаринку завдає важкого удару і по інших галузях економіки країни. Кожне робоче місце в авіаційній галузі підтримує 29 інших робочих місць.

Згідно з рекомендаціями ІКАО, національні влади мають забезпечити у важливій для економіки авіаційній галузі повернення людей на робочі місця, змусивши галузь знову розвиватися. ІАТА акцентує увагу держав на тому, що в таких умовах фінансова підтримка влади має вирішальне значення. Як засвідчила практика 2020 року року, 173 млрд дол. США, виділені урядами різних країн авіакомпаніям як антикризова підтримка, стали інвестицією у відновлення і авіакомпаній, і економіки загалом [4].

У зв'язку із поширенням у світі і, зокрема, в Україні COVID-19, у 2020 році особлива увага приділялася заходам, спрямованим на запобігання його розповсюдженню. Державіаслужба приєдналася до Центру координації заходів з реагування на COVID-19 і відновлення після нього (CRRIC) для реалізації рекомендацій та інструктивних вказівок ІКАО Council Aviation Recovery Taskforce (CART) та відновлення цивільної авіації після спалаху пандемії COVID-19. Розроблено та впроваджено Експлуатаційні заходи щодо виявлення та вирішення загроз безпеки, пов'язаних із поверненням до

звичайної експлуатації (return to normal operations – RNO) після пандемії COVID-19.

Згідно зі зверненням Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) до урядів країн, очікується, що збитки авіакомпаній у 2020 році сягнуть \$118,5 млрд, а у 2021 році - \$38,7 млрд, при цьому на дохід можна розраховувати не раніше за кінець 2021 року [5].

Важливо відстежувати вплив останніх розробок в області COVID-19 на механізми управління ризиками, особливо коли ми дізнаємося більше про ефективність вакцин. ІКАО були узгоджені вимоги до сертифікованих випробувань на COVID-19, включаючи технологічну основу для безпечного створення цифрових версій і майбутнього включення сертифікатів вакцинації. Уряди повинні стандартизувати сертифікати про вакцинації та тестування. Це буде вирішальним фактором для отримання максимальної віддачі від проїзного ІАТА Travel Pass та інших технологій, що розробляються для управління цифровими обліковими даними. Розроблені ІКАО рекомендації тепер включені в Керівництво ІКАО з тестування та заходи управління транскордонними ризиками. З точки зору підготовки до перезапуску галузі, це один з найбільш важливих результатів CART[5].

Компанія CART підтримала дві основні політичні рекомендації, що стосуються вакцинації, які будуть мати вирішальне значення для ефективного відновлення міжнародних польотів. Перша рекомендація – пріоритетність доступу до вакцинації для екіпажів: CART рекомендує керівництву Всесвітньої організації охорони здоров'я виходити з політики, що держави повинні враховувати при виборі пріоритетних груп вакцинації вакцинацію екіпажів. Це допоможе створити достатню кількість «готових до польоту» екіпажів для підтримки найважливіших ланцюжків поставок, особливо пов'язаних з транспортуванням вакцин та інших предметів медичного призначення.

Друга рекомендація – вакцинація мандрівників: CART рекомендує не робити вакцинацію мандрівникам безпосередньо перед поїздом за кордон [5].

Вплив на авіаційну галузь України ситуації, пов'язаної зі спалахом гострої респіраторної хвороби COVID - 19 було розглянуто у звіті Голови Державної авіаційної служби України за

2020 рік. Олександр Більчук доповів про спеціальні заходи, що вживалися Державіаслужбою для запобігання поширенню епідемії. Так, Державіаслужба приєдналася до Центру координації заходів з реагування на COVID -19 і відновлення після нього (CRRIC) для реалізації рекомендацій та інструктивних вказівок ICAO Council Aviation Recovery Taskforce (CART) та відновлення цивільної авіації після спалаху пандемії COVID - 19 [6].

Актуальним питанням для України є розвиток аеропортів, реконструкції та розбудови аеропортової інфраструктури для задоволення потреб національної економіки і населення у авіаційних перевезеннях та підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі. Міністерством інфраструктури України розроблена Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, яка затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2013 № 944. Забезпечення розвитку аеродромів та аеродромних об'єктів планується здійснити за рахунок коштів, залучених під державні гарантії, та об'єктів інфраструктури аеропортів, що не належать до аеродромних, за рахунок коштів приватних інвесторів.

У розробленому Міністерством інфраструктури України проекті програми передбачена реконструкція аеродромних та термінальних комплексів регіональних аеропортів (міжнародний аеропорт «Бориспіль», міжнародний аеропорт «Одеса», міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), міжнародний аеропорт «Запоріжжя», аеропорт «Івано-Франківськ», аеропорт «Ужгород», аеропорт «Чернівці», аеропорт «Миколаїв», міжнародний аеропорт «Херсон», міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»).

У сфері авіаційного транспорту підписано робочу домовленість між Державіаслужбою та EASA про співробітництво в сфері безпеки цивільної авіації, Угоду з Європейською Комісією щодо збіжності систем сертифікації, схвалено план заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з ЄС та його державами-членами.

Сьогодні в умовах глобалізації та інтернаціоналізації економіки важливість розвитку міжнародних авіаційних перевезень невіддільно зростає. Стрімко змінюються методи, способи,

стратегії та моделі ведення авіаційного бізнесу, в той же час удосконалюється авіаційна техніка, впроваджуються нові технології. Для посиленого ефекту, синергії, що призведе до кращих результатів, авіакомпанії поглиблюють співпрацю, зокрема за допомогою інтерлайн-угод про спільну експлуатацію ліній до створення альянсів.

Авіаційний альянс – партнерське об'єднання авіаліній, що дозволяє досягнути вищого рівня міжнародного співробітництва у комерційних авіаперевезеннях. У межах альянсу кожна авіакомпанія зберігає свою юридичну самостійність, в той же час уніфікує систему бронювання, бонусні програми, також вводять сумісні рейси та погоджують їх розклад.

До найбільших авіаційних альянсів світу належать:

1. Star Alliance: 27 авіакомпаній, перевозить близько 500 млн. пасажирів на рік.
2. SkyTeam: 20 авіакомпаній, перевозить близько 462 млн. пасажирів на рік.
3. Oneworld: 12 авіакомпаній, перевозить близько 330 млн. пасажирів на рік.

Кожен альянс представляє свою власну програму лояльності. Пасажири накопичують милі, витрачають їх на «безкоштовні» польоти або на додаткові послуги. За інформацією з Інтернет-ресурсу милі British Airways найвигідніше витрачати на польоти до Лондона, а милі Lufthansa – на польоти до Німеччини.

Найактуальнішими сьогодні є напрямки перевезень між Азією та Європою, Азією та Північною Америкою, Латинською Америкою та Європою, Латинською Америкою та Північною Америкою. У розвинених країнах (маємо на увазі країни з розвинутою економікою), де авіаперевезення досягли найбільш високих показників, обсяг їх приросту помітно знижується через зміни ВВП. А витрати на паливо становлять близько 1/3 усіх операційних витрат, що пов'язані з експлуатацією літаків.

На міжнародному рівні транскордонні права щодо авіаперевезень залежать від двосторонніх угод про авіаперевезення. Чиказька конвенція регламентує польоти цивільних повітряних суден у міжнародному та національному повітряних просторах задля забезпечення їх ефективності та безпеки.

На національному рівні країни переважно мають загальне законодавство щодо конкуренції та не мають спеціального конкурентного законодавства у сфері авіаперевезень: Албанія, Австрія, Бельгія, Грузія, Данія, Норвегія, Угорщина, Фінляндія.

Розвиток авіаперевезень як галузі характеризується наступними тенденціями:

1. Консолідація та утворення альянсів авіаперевізників.

2. Фінансові ризики та можливість втручання уряду.

3. Гібридизація бізнес-моделей появи недорогих перевізників.

В узгодженні конкурентної політики у сфері авіаперевезень беруть участь такі організації:

1. Світова організація торгівлі.

2. Організація економічного співробітництва та розвитку.

3. Конференція ООН з торгівлі та розвитку.

4. Європейська мережа з питань конкуренції.

5. Міжнародна мережа з питань конкуренції.

6. Міжнародна асоціація повітряного транспорту.

7. Міжнародна організація цивільної авіації.

Мета цих організацій в час пандемії полягає в координації і синхронізації дій, спрямованих на нейтралізацію різного роду негативних трендів останнього часу, що підіривають стійкість глобальної економіки і

світової торгівлі. Тільки спільними зусиллями можна відповісти на ті виклики, з якими зіштовхнулася світова економіка.

**Висновки та пропозиції.** В умовах пандемії авіакомпанії з лютого 2020 року значно скоротили кількість рейсів або зовсім припинили польоти. Криза для авіації визнана найглибшою від часу Другої світової війни. Не зважаючи на це, ринок пасажирських авіаційних перевезень України має достатні передумови для свого успішного розвитку. Насамперед це обумовлено значним зростанням обсягів пасажирських перевезень авіаційним транспортом, створенням нових авіакомпаній в Україні, а саме авіакомпаній типу лоу-кост, входженням в авіаційний простір України нових іноземних авіакомпаній, відкриттям нових повітряних ліній українських перевізниками, схваленням безвізового режиму з країнами ЄС, модернізацією наявної інфраструктури аеропортів та їх розвитку з урахуванням сучасних вимог в системі міжнародних економічних зв'язків.

Пріоритетність доступу до вакцинації екіпажів, згідно рекомендації CART, допоможе створити достатню кількість «готових до польоту» екіпажів, як для підтримки найважливіших ланцюжків поставок, особливо пов'язаних з транспортуванням вакцин та інших предметів медичного призначення, так і для авіаперевезень пасажирів.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Транспортная сфера в контексте COVID-19 // <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf>
2. Олександр Більчук виступив з публічним звітом про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік // <https://avia.gov.ua/oleksandr-bilchuk-vistupiv-z-publichnim-zvitom-pro-diyalnist-derzhavnoyi-aviatsijnoyi-sluzhbi-ukrayini-za-2020-rik/>
3. Scraping along the bottom: april air traffic statistics // <https://www.flightradar24.com/blog/scraping-along-the-bottom-april-air-traffic-statistics/>
4. МАУ просить владу про підтримку авіакомпанії та авіаційної галузі України загалом // <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/706942.html>
5. Updated ICAO Recommendations Support Industry Restart <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-03-12-01/>
6. Олександр Більчук виступив з публічним звітом про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/SAAU-report-of-2020.pdf>
7. IATA official web-site: <https://www.iata.org/>

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ШОКЕ ПАНДЕМИИ**

Пандемия вируса COVID 19 стала «черным лебедем» для мировой экономики. Вызванный ею стресс продемонстрировал не только просчеты многих государств в борьбе с вирусными эпидемиями, но и разную степень готовности к преодолению кризисных явлений. Одной из наиболее пострадавших сфер в результате пандемии COVID-19 является мировая транспортно-логистическая система, вызвано закрытием государственных границ, введением ограничений на передвижение людей и товаров, разрывом производственно-сбытовых цепочек, снижением спроса и покупательной способности, что заставляет авиакомпании разрабатывать новые стратегии развития. В статье проанализировано влияние коронавируса на международный рынок авиаперевозок. В условиях пандемии авиакомпании с февраля 2020 значительно сократили количество рейсов или вовсе прекратили полеты. Кризис для авиации признана самой глубокой от времени Второй мировой войны. Это обусловлено значительным ростом объемов пассажирских перевозок авиационным транспортом, созданием новых авиакомпаний в Украине, а именно авиакомпаний типа лоу-кост, вхождением в воздушное пространство Украины новых иностранных авиакомпаний, открытием новых воздушных линий украинскими перевозчиками, одобрением безвизового режима со странами ЕС, модернизацией имеющейся инфраструктуры аэропортов и их развития с учетом современных требований в системе международных экономических связей.

**Ключевые слова:** пандемия, экономический кризис, темпы экономического роста, структурные изменения экономики, антикризисные меры.

**INTERNATIONAL AIR TRANSPORT MARKET IN THE CONDITIONS OF THE PANDEMIC SHOCK**

The pandemic of the COVID 19 virus has become a "black swan" for the world economy. The stress caused by it has shown not only the miscalculations of many countries in the fight against viral epidemics, but also varying degrees of readiness to overcome the crisis. One of the most affected areas as a result of the COVID-19 pandemic is the global transport and logistics system, caused by the closure of state borders, restrictions on the movement of people and goods, disruption of supply chains, declining demand and purchasing power, forcing airlines to develop new strategies. development. The article analyzes the impact of coronavirus on the international air transport market. In the context of the airline pandemic from February 2020, significantly reduced the number of flights or completely stopped flights. The crisis for aviation is recognized as the deepest since World War II. This is due to a significant increase in passenger traffic by air, the creation of new airlines in Ukraine, namely low-cost airlines, the entry of new foreign airlines into the airspace of Ukraine, the opening of new airlines by Ukrainian carriers, approval of visa-free regime with EU countries, modernization of existing infrastructure airports and their development taking into account modern requirements in the system of international economic relations.

**Key words:** pandemic, economic crisis, rates of economic growth, structural changes of economy, anti-crisis measures.