

ВПЛИВ COVID-19 НА АВІАРИНОК УКРАЇНИ ТА ПРОГНОЗИ ДЛЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

М. Є. Шкурат, А. О. Завидовська

Через рішення урядів про впровадження карантину, закриття авіасполучення і заборону чи обмеження на в'їзд криза, спричинена пандемією COVID-19, стала найглибшою для авіації з часів Другої світової війни. У квітні 2020 року кількість авіарейсів (порівняно з квітнем 2019) у світі впала на 80 %, а в Європі – на 90 %. Ускладнення епідемічної ситуації на території України призвело до спаду попиту на авіап перевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів.

Проблемам розвитку міжнародних повітряних перевезень присвячені наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених: І. Ансоффа, С. Переверзева, Ю. В. Кондратюка, С. П. Корольова, Р. Р. Гудими, Ф. Котлера, В. І. Сергєєва, А. І. Семененко, С. А. Уварова, Ш. К. Шкарпури.

Метою роботи є дослідження впливу COVID-19 на авіаринок України та формування прогнозів для авіаційної галузі.

Пандемія, спричинена COVID-19, кардинально вплинула на повітряний транспорт, а також на авіаційну галузь загалом. У авіаційному транспорті запроваджено численні обмеження, що потенційно може призвести до серйозних довгострокових наслідків для світових та українських авіакомпаній. Значне скорочення кількості пасажирів призвело до скасування рейсів або польоту порожніх літаків між аеропортами (рис. 1), що, в свою чергу, суттєво зменшило доходи авіакомпаній і змусило їх звільняти працівників або оголошувати про банкрутство [4].

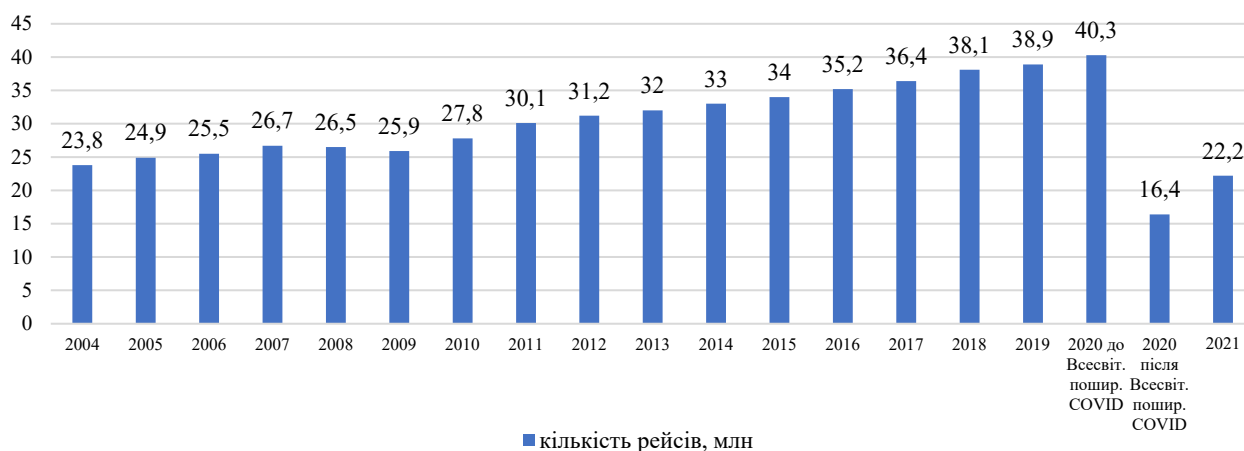


Рис. 1. Кількість рейсів світової авіаіндустрії з 2004 по 2021 рік, у млн

Джерело: [3]

На пандемію авіакомпанії спочатку відреагували приземленням більшості літаків у флоті, перетворенням частини пасажирських суден на вантажні, обмеженням операцій в аеропортах, скороченням витрат і призупиненням платежів постачальникам. Деякі авіакомпанії звернулися до державних механізмів підтримки для збереження робочих місць, переглянули свій флот, списали старі літаки, раніше домовленого терміну повернули літаки лізингодавцям, відтерміновувати замовлення на поставку нових суден для оптимізації витрат та утримання розмірів флоту до етапу відновлення [3].

Впродовж 2020 року в Україні пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 26 вітчизняних авіакомпаній (29 – у 2019 році), якими загалом виконано 45,3 тис. комерційних рейсів (проти 103,3 тисяч рейсів за 2019 рік). В цілому за 2020 рік кількість пасажирів, які скористались послугами вітчизняних авіакомпаній, зменшилась порівняно з 2019 роком на 65 відсотків та становила 4,7 млн чоловік [1].

У зв'язку з впровадженням Урядом України обмежувальних заходів у рамках боротьби з розповсюдженням COVID-19, було тимчасово майже призупинено як міжнародне, так і внутрішнє пасажирське авіасполучення. Крім цього тимчасові обмеження на перетин кордону України для іноземних громадян вводились повторно із продовженням дії обмежень на в'їзд українських громадян до низки країн світу значною мірою стримувало попит на ринку авіаперевезень.

Зазначені фактори мали негативний вплив на динаміку обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній. Так, за перший квартал 2020 року скорочення в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило 17,7 відсотка, за другий квартал, на який припав пік обмежувальних заходів, – 98,3 відсотка. Проте, після відновлення пасажирського авіасполучення у червні місяці, темпи спаду обсягів перевезень істотно сповільнилися та за результатами третього і четвертого кварталів склали 61,4 та 66,2 відсотка відповідно [1].

2021 рік характеризується продовженням негативних тенденцій минулого року. Кількість пасажирів, які скористались послугами вітчизняних авіакомпаній за I квартал 2021 року, зменшилась порівняно з аналогічним періодом минулого року на 43,9 відсотка і склала 1,089 млн чол. При цьому впродовж двох перших місяців поточного року обсяги пасажирських перевезень авіаційним транспортом України скоротились порівняно з тим же періодом минулого року на 62,7 відсотка, а в березні – вирости на 27,7 відсотка [2]. Проте високі темпи зростання пасажирських перевезень у березні поточного року обумовлені, перш за все, значним їх зниженням у березні 2020 року в зв'язку з майже повним призупиненням як міжнародного так і внутрішнього пасажирського авіасполучення на початку пандемії (рис 2).

Впродовж січня – березня 2021 року пасажирські перевезення здійснювали 12 українських авіакомпаній (у тому числі – нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн»). Доля чотирьох провідних пасажирських авіаперевізників, якими на сьогодні є «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Скайап» та «Роза вітрів», в загальних обсягах авіаперевезень за підсумками I кварталу 2021 року склала 97 % [1].

Регулярні польоти між Україною та країнами світу в I кварталі 2021 року здійснювали 5 вітчизняних авіакомпаній («Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Роза вітрів», «Браво» та «Мотор-Січ») до 30 країн світу, загалом перевезено 178,9 тис. пасажирів (скорочення порівняно з I кварталом 2020 року – на 80,7 відсотка). При цьому відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній зменшився на 6,1 відсоткових пункта та склав 65,7 %.

За період з січня по березень поточного року дев'ятьма українськими авіакомпаніями міжнародними рейсами на нерегулярній основі перевезено 801,3 тис. пасажирів, що лише на 2,1 відсотка менше, ніж за I квартал 2020 року. При цьому майже 97 відсотків таких перевезень припадає на долю чотирьох вищезазначених провідних авіакомпаній [3].

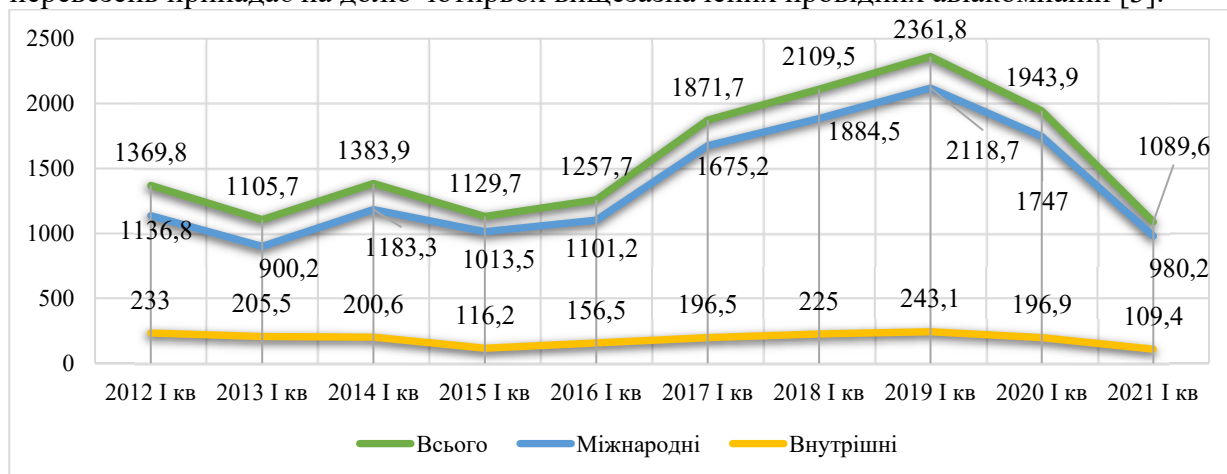


Рисунок 2 – Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України з 2012 по 2021 рік, (I квартал), тис. чол.

Джерело: [3]

Авіаційній галузі, з огляду на специфіку операційної діяльності, буде найважче повертатися до повноцінної роботи після всіх втрат, понесених в результаті карантинних обмежень. Вже сьогодні, судячи зі збитків, що їх несе весь ринок авіації, можна прогнозувати не лише важкий процес відновлення, але й неповернення багатьох учасників до роботи взагалі. Існує колосальна невизначеність щодо терміну та обсягів відновлення польотів.

Відповідно до оприлюднених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA) прогнозних даних, що враховують плани авіакомпаній, лише часткове відновлення факторів завантаження рейсів очікується на кінець року. За прогнозом IATA, український авіаційний ринок повернеться до показників попередніх років орієнтовно до 2024 року [4]. Більшість галузевих прогнозів свідчать, що попит на повітряні перевезення зростатиме в середньому на 3% щорічно протягом наступних 20 років.

Окрім впливу на обсяги авіаційних перевезень, пандемія COVID-19 спричинить глибокий економічний спад у всьому світі. Саме це стане вагомим фактором, який затримуватиме відновлення авіаційної галузі після кризи.

Висновки. Авіація вид транспорту, який зазнав найбільшого удару від карантинних заходів. За січень-липень 2020 року авіаперевезення в Україні зменшилися на 69,3 %. У 2021 кількість пасажирів, які скористались послугами вітчизняних авіакомпаній за I квартал 2021 року, зменшилась на 43,9 відсотка і склала 1,089 млн чол. Загальні втрати галузі можуть скласти близько 10–15 млрд грн.

Світовим та українським авіалініям буде важко подолати кризу, спричинену пандемією. Під загрозою зникнення можуть опинитися невеликі перевізники, які ще не встигли закріпитися на ринку або обслуговують лише сезонні літні рейси. Судячи зі збитків, що їх несе весь ринок авіації, можна прогнозувати важкий процес відновлення.

Література

1. Державна авіаційна служба України. doi: <https://avia.gov.ua/pro-nas/stat-istika/periodychna-informatsiya>
2. Міністерство інфраструктури України. doi: <https://mtu.gov.ua>
3. Новини України. Ліга. Бізнес. doi: <https://biz.liga.net/all/avto/opinion/kovidom-po-aviatsii-smojem-li-my-letat-kak-v-prejnie-vremena-kogda-i-kuda-zahotim>
4. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). doi: <http://www.iata.org>

УДК 351.82

ПІДХІД ДО ЛЮДИНООРІЄНТОВАНОГО ДИЗАЙНУ В УПРАВЛІННІ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ДЕРЖАВИ

І. Щерб

Стабільність та безпека, захист та свобода, загрози й конфлікти розглядаються як ключові теми в межах проблематики національної безпеки політиками та академічною спільнотою. Вважаємо, що актуальним та узагальнюючим є підхід, який передбачає визначення, вимірювання та дотримання всіх аспектів національної безпеки з точки зору цінностей людей, наприклад, фізичної безпеки, автономії, економічного та психологічного добробуту [1]. Такі цінності одночасно об'єднують спеціалізовані сфери національної безпеки та фокусують увагу на ключових пріоритетах її досягнення; повною мірою це стосується і економічної безпеки, ефективність та результативність якою мають визначатися впливом на добробут всіх категорій населення.

Концептуальні підходи, що використовуються у сучасних національних економіках походять із часів холодної війни 70–80 рр. 20-го століття та набувають з часом інших