

I. I. Набок,  
кандидат економічних наук, доцент  
(Національний авіаційний університет, м. Київ)  
ORCID: [0000-0002-3640-9823](https://orcid.org/0000-0002-3640-9823),  
[inna.nabok@npp.nau.edu.ua](mailto:inna.nabok@npp.nau.edu.ua)

## ПРОБЛЕМИ ВІДНОВЛЕННЯ СВІТОВОЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ВНАСЛІДОК КОРОНАВІРУСНОЇ КРИЗИ

**Постановка проблеми.** Міжнародний повітряний транспорт сьогодні є одним з найбільш ефективних засобів встановлення і поглиблення економічних і соціальних зв'язків між країнами.

Актуальність даної теми визначається високою значимістю авіаційних перевезень не тільки для всіх верств населення і самих авіакомпаній, а й для держав в цілому, оскільки даний сектор відіграє одну з провідних ролей в підвищенні конкурентоспроможності національної економіки на світовому ринку і сприяє розширенню можливостей реалізації і розвитку потенціалу країни шляхом підвищення рівня ефективності та рентабельності сучасної транспортної інфраструктури.

Сфера пасажирських авіаперевезень завжди гостро і болісно реагувала на соціальні, економічні та політичні кризи, що відбуваються у світі. А пандемія COVID-19 привела до повномасштабної кризи з введенням обмежень на поїздки і припиненням польотів в глобальних зусиллях стримування поширення вірусу. На думку деяких експертів, нинішня криза є гіршою тих, що коли-небудь зустрічалися в історії авіаційної промисловості.

**Формулювання новизни і наукові здобутки автора.** Безумовно, зв'язок між містами і країнами, що забезпечується авіаційним транспортом, полегшує торгівлю, туризм та інвестиційні потоки, які є важливими каталізаторами економічного зростання країн. Значне ослаблення попиту на авіаперевезення у зв'язку з пандемією, ставить під загрозу економічну активність і зайнятість, підтримувану галуззю повітряного транспорту. Наукові здобутки автора полягають у аналізі закономірностей і тенденцій, притаманних сучасному світовому ринку авіаційних перевезень, а також прогнозі його розвитку в умовах нестабільного попиту на авіаперевезення, якій викликаний пандемією коронавірусної інфекції COVID-19.

**Формулювання основного завдання дослідження.** У цілому авіаційна галузь підтримує 65,5 мільйона робочих місць по всьому світу і оборот в 2,7 трлн дол. США<sup>1</sup>, тому важливо, щоб дана сфера безперебійно функціонувала. Труднощі, з якими зіткнулися авіакомпанії в 2020 році обумовлюють інтерес до зміни їх фінансових показників і пошук рішень для подолання кризи, тому метою дослідження виступає аналіз впливу коронавірусної інфекції на сферу авіаперевезень.

---

<sup>1</sup> Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) [Електронний ресурс]. URL: <https://www.iata.org>.

**Результати дослідження.** Авіатранспортні послуги на сьогоднішній день є динамічним сектором міжнародної торгівлі послугами. Щорічно в світі авіаперевізники відкривають нові маршрути для перевезень, все більша кількість людей (до березня 2020 року) відправлялися подорожувати. Окрім того, слід наголосити на наступних важливих моментах. По-перше, Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) підрахувала, що кожні 100 дол. США, які витрачено на повітряний транспорт, приносять в підсумку вигоду для економіки на 325 дол. А кожні 100 додаткових робочих місць у цивільній авіації приводять до появи в різних секторах економіки 610 нових робочих місць по більш широкій номенклатурі професій<sup>2</sup>.

По-друге, на сьогоднішній день на ринку авіаперевезень переважає тенденція лібералізації. Це призводить до збільшення числа авіакомпаній, зростання конкуренції.

По-третє, ринок авіаперевезень характеризується глобалізацією. Термін «національний перевізник» досить розмитий сьогодні. Компанії укладають між собою різні код-шерінгові угоди, які дозволяють продавати квитки на один рейс двох авіакомпаніям і більш. Крім даних угод відбуваються злиття авіаперевізників (Air France і KLM в 2004 році), створюються міжнародні альянси.

Завдяки повітряному сполученню в секторі туризму було створено майже 37 мільйонів робочих місць і забезпечено надходження близько 897 млрд дол. США на рік у світовий ВВП<sup>2</sup>.

Однак пандемія привела до безпрецедентних обмежень на переміщення людей і товарів по світу, в силу чого багато країн і регіонів виявилися ізольованими. В результаті авіаційна промисловість зіткнулася з глибокою кризою в своїй історії.

На відміну від авіаперевезень, аеропортовий бізнес завжди був більш рентабельним – принаймні, якщо говорити про великі столичні та регіональні аеропорти. Проте коронавірусна пандемія боляче вдарила і по аеропортової галузі: повітряні гавані зазнають багатомільйонних збитків, вони змушені переходити на новий регламент роботи, оптимізувати ресурси і переглядати свої інвестиційні програми.

Пандемія коронавірусу змінила не тільки авіаперевезення, а й авіаційну промисловість. Із зупинкою польотів ринкова вартість літаків, за які раніше авіакомпанії платили сотні мільйонів доларів, в одну мить наблизилася до нуля. Попит на повітряні судна буде відновлюватися повільно – слідом за відновленням авіасполучення. А це означає, що авіавиробникам і їх постачальникам різних рівнів доведеться серйозно перебудовувати виробництво.

Так, Airbus робить все можливе, щоб забезпечити максимальну експлуатаційну готовність санітарної авіації, а саме гвинтокрилів для екстрених вильотів. Виробник розробляє спеціальні рішення для ізоляції кабіни гвинтокрила від основної частини салону. Серед них – захисні екрани, які служать бар'єром між екіпажем і пацієнтами і допомагають захистити пілотів. Компанія вже представила це технічне рішення для

---

<sup>2</sup> Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) [Електронний ресурс]. URL: <https://www.icao.int>.

легких дводвигунових вертольотів H135 і H145, а також вертольотів важкого класу AS332 / H225. Аналогічні рішення для моделей AS365, H155 і H175 будуть запропоновані найближчим часом.

Крім того, Airbus випустив керівництво про те, як правильно проводити прибирання і дезінфекцію вертольотів, робочих місць і обладнання, які могли зазнати зараження. Окрема увага приділяється навчанню. Практичний і технічний інструктаж тепер можна проводити онлайн, адже вони адаптовані до віртуального середовища з використанням спеціального програмного забезпечення.

За останніми оцінками ІКАО, в 2020 році авіакомпанії втратили від до 387 млрд дол. США своїх валових операційних доходів<sup>2</sup>. З огляду на те, що близько 90 % всього авіаційного парку вимушено знаходиться на землі, а попит у другому півріччі 2020 року практично дорівнював нулю, це вже перевищує масштаби кризи, що спостерігалася через спалах важкого гострого респіраторного синдрому в 2003 році і подій 11 вересня 2001 року.

У 2020 році, за даними ІКАО, скорочення числа посадкових місць на 50 % призвело до зниження загального обсягу пасажирських перевезень на 60 %, а загальна кількість перевезених авіапасажирів в перший рік пандемії склала всього 1,8 млрд чоловік в порівнянні з 4,5 млрд чоловік в 2019 році.

Ці дані також вказують на те, що в результаті впливу COVID-19 авіакомпанії зазнали фінансових збитків, при цьому аеропорти і постачальники аеронавігаційного обслуговування втратили ще 115 млрд і 13 млрд відповідно.

Найбільше втрат, що пов'язані зі зниженням пасажирських перевезень, зазнав Азійсько-Тихоокеанський регіон (120 млрд дол. США), далі Європа (100 млрд дол. США) та Північна Америка (88 млрд дол. США). Латинська Америка та Карибський басейн, Близький Схід та Африка – 26 млрд дол. США, 22 млрд дол. США та 14 млрд дол. США доларів відповідно.

Станом на кінець травня 2020 року найбільш високі показники відновлення загального обсягу пасажирських перевезень у всьому світі відзначалися в Азійсько-Тихоокеанському і Північноамериканському регіонах, що в основному було досягнуто за рахунок значних розмірів їх внутрішніх ринків. В Європі спостерігалася тимчасове відновлення, проте з вересня воно змінилося стрімким спадом. У четвертому кварталі 2020 року відзначалося зростання обсягу перевезень в Латинській Америці і Карибському басейні, в той час як в Африці і на Близькому Сході спостерігалися менш швидкі темпи відновлення.

На підставі даних IATA, скорочення пасажиропотоку в європейських країнах (у звіт увійшли 23 держави) склало від 55 % (Україна, Ізраїль, Туреччина) до 76 % (Норвегія)<sup>1</sup>. У таблиці 1 представлена інформація про зниження кількості перевезених пасажирів по кожній країні окремо.

---

<sup>1</sup> Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) [Електронний ресурс]. URL: <https://www.iata.org>.

<sup>2</sup> Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) [Електронний ресурс]. URL: <https://www.icao.int>.

Таблиця 1

Зниження пасажиропотоку в країнах Європи після введення обмежувальних заходів по боротьбі з вірусом COVID-19 (червень, 2020)

Країна	Зниження обсягів пасажирських перевезень, млн чол.
Великобританія	154,6
Іспанія	124,5
Німеччина	113,4
Італія	92
Франція	88,7
Росія	67,5
Туреччина	58,7
Нідерланди	32,6
Швейцарія	22,6
Греція	28,8
Португалія	28,6
Норвегія	26
Польща	22,8
Швеція	22,6
Ірландія	21,3
Бельгія	18,6
Австрія	16,5
Ізраїль	13,1
Румунія	12,3
Україна	10,8
Чехія	10,6
Угорщина	9,8
Фінляндія	9,6

Так, найбільше зниження пасажиропотоку спостерігається в Великобританії (падіння на 61 %), Іспанії (59 %) і Німеччини (63%).

На доповнення, на (рис. 1) відображено також і економічні втрати держав.

Обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній в січні 2021 року зменшилися на 65,4 % в порівнянні з аналогічним періодом 2020 року і склали 286,6 тис. чол. При цьому обсяги міжнародних пасажирських перевезень зменшилися на 66 % і склали 253,1 тис. чол. Пасажиропотік через аеропорти України скоротився на 69,9 % і склав 521 тис. чол., в тому числі в міжнародному сполученні – на 71 % і склав 452,3 тис. пасажирів<sup>4</sup>.

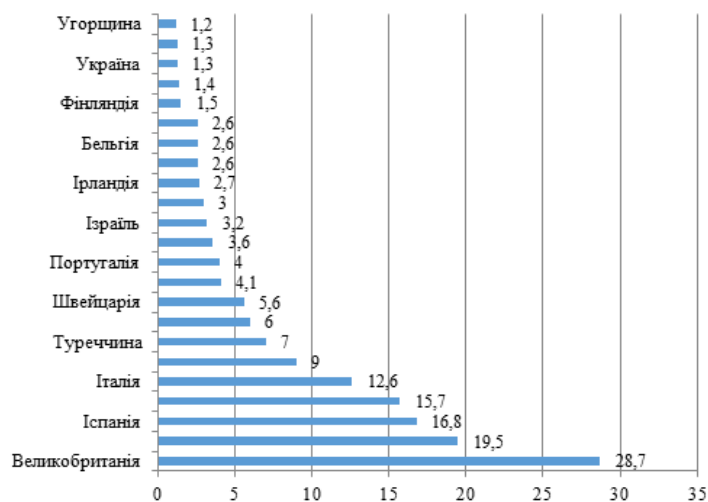


Рис. 1. Економічні втрати країн Європи після введення обмежувальних заходів по боротьбі з вірусом COVID-19 (червень, 2020), млрд дол. США<sup>3</sup>.

Найбільше падіння обсягу світового пасажиропотоку (на 88 %) відбулося, як уже зазначалося, у квітні 2020 як реакція на закриття державними кордонів. У зв'язку з цим Євроконтроль провів дослідження і запропонував проєкт сценаріїв по відновленню галузі<sup>5</sup>.

Євроконтроль (на момент квітня 2020 року) розглядав три сценарії подальшого розвитку подій (рис. 2). Якщо вакцина стане доступна влітку 2021-го року і пандемія буде завершена, то рівень 2019-го року буде досягнутий в 2024-му році (сценарій 1).

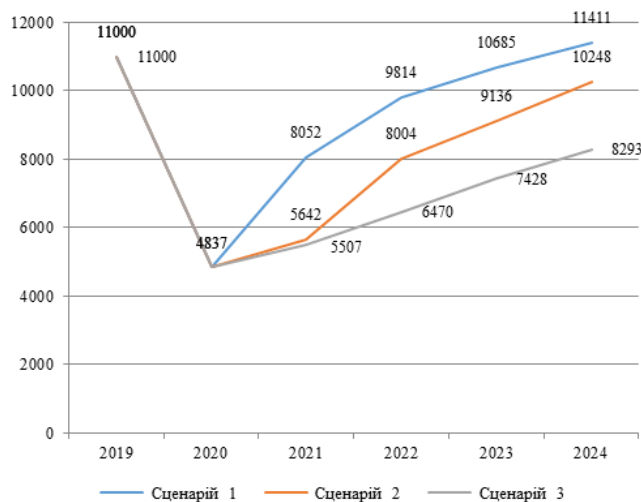


Рис. 2. Прогнозовані сценарії обсягів авіаперевезень для Європи 2020–2024 рр. в порівнянні з рівнем 2019 р., кількість авіарейсів

<sup>3</sup> Impact of COVID-19 on European Aviation (June 2020): <https://www.iata.org/contentassets/2dc66fdff10d455a84535184d206d132/covid-europe-june2020>.

<sup>4</sup> Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. URL: <https://www.avia.gov.ua>.

<sup>5</sup> EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020–2024. URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024>.

Якщо ліки з'являться до літа 2022 року, колишніх показників вдасться досягти до 2026-го (сценарій 2). Негативний сценарій, в основі якого лежить неефективність вакцини і нові обмежувальні заходи навіть у 2022, передбачає відновлення галузі до рівня 2019-го року до 2029-го (сценарій 3)<sup>5</sup>. На жаль, як бачимо, найбільш ймовірніше настання третього песимістичного сценарію.

Наслідки для авіації залежать від тривалості і масштабів спалаху і вжитих заходів по стримуванню, рівня довіри споживачів і економічних умов, причому довгострокові наслідки ще не цілком очевидні.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) очікує за результатами 2021 р.:

1. У зв'язку з відкриттям кордонів і зростанням попиту авіаційна галузь скоротить збитки до 15,8 млрд дол. США, а чистий прибуток складе – 2,6 %.

2. Авіакомпанії будуть знаходитися в режимі відновлення, але все ще значно нижче докризових рівнів (2019 р.) за багатьма показниками ефективності:

3. Загальна кількість пасажирів зросте до 3,38 млрд чол. (рівень 2014 р.), що значно нижче 4,54 млрд чол. подорожуючих в 2019 р.

4. Загальні доходи складуть 598 млрд дол. США, що все ще буде на 29% нижче рівня 838 млрд дол. США в 2019 р.

5. Питомі витрати знизяться, оскільки постійні витрати розподілені по більшій кількості пасажирів, ніж в 2020 р.

6. Збережеться вплив вантажоперевезень в авіатранспортній галузі, доходи від цього сегмента сягнуть рекордних 138 млрд дол. США (збільшення на 25 % до 2020 р.).

7. Ціни на авіаційне паливо зростуть у середньому до 51,8 дол. США за барель протягом року в міру зростання світової економічної активності і попиту на нафту. Незважаючи на те, що це додасть деякого тиску на авіакомпанії, така ціна за барель аналогічна 2016 г. (52,1 дол. США) і буде найнижчою з 2004 р. (49,7 дол. США).

8. Конкуренція серед авіакомпаній, безсумнівно, буде ще більш інтенсивною<sup>7</sup>.

Завдання на 2022 рік – перетворити зменшені втрати 2021 року в прибуток, який знадобиться авіакомпаніям для погашення своїх боргів в результаті жакливної кризи.

Рада ІКАО заснувала Цільову групу Ради по відновленню авіації (ЦГРВА) з метою узгодити керівні принципи надання максимально ефективного сприяння в справі уніфікації та впорядкування застосовуваних у всьому світі численних підходів до здійснення заходів реагування та відновлення в сферах охорони здоров'я та безпеки. В рамках всеосяжного процесу були визначені стратегічні пріоритети і політика на підтримку держав і авіаційної промисловості з метою забезпечення безпечного, надійного і стабільного відновлення авіаційного сектору.

---

<sup>7</sup> Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) [Електронний ресурс]. URL: <https://www.iata.org>.

<sup>5</sup> EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024. URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024>.