

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН  
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач випускової кафедри  
\_\_\_\_\_ Л. М. Побоченко  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 р.

## КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА  
ЗАСПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»  
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ  
«МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС»

Тема: «Перспективи участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг»

Виконавець: Фрусевич Ярослав Вікторович  
група МБ-402

\_\_\_\_\_  
(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних  
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ  
Побоченко Леся Миколаївна

\_\_\_\_\_  
(підпис керівника)

Нормоконтролер: Набок Інна Іванівна

\_\_\_\_\_  
(підпис нормоконтролера)

Київ – 2022

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

освітньо-професійна програма «Міжнародний бізнес»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Побоченко Л.М.

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

## ЗАВДАННЯ

**на виконання кваліфікаційної роботи**

**Фрусевича Ярослава Вікторовича**

1. Тема роботи «Перспективи участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг» затверджена наказом ректора від «19» квітня 2022 р. №399/ст.
2. Термін виконання роботи: з 09 травня 2022 року по 19 червня 2022 року.
3. Вихідні дані до роботи: законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання авіаційних перевезень в Україні, статистична звітність Міністерства інфраструктури України, Державної служби статистики України, Державної авіаційної служби України, законодавчі та нормативні акти державних органів, прогнози повітряних перевезень ІСАО та ІАТА, аналітичні огляди спеціалізованих періодичних видань, а також показники фінансово-економічної діяльності авіакомпаній, зібраних автором у процесі дослідження.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні аспекти розвитку світового ринку авіаційних послуг під впливом пандемічної кризи, трансформація світового ринку авіаційних послуг в умовах глобальної пандемії, інтеграція України у світовий авіаційний простір під впливом пандемії.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 9 таблиць та 17 рисунків.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office PowerPoint, складає 25 слайдів.

## 7. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми кваліфікаційної роботи	28.03.2022	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	04.04.2022	Виконано
3.	Розкрити теоретичні аспекти в розвитку світового ринку авіаційних послуг під впливом пандемічної кризи	05.04.2022 – 10.04.2022	Виконано
4.	Проаналізувати трансформацію світового ринку авіаційних послуг в умовах глобальної пандемії	11.04.2022 – 08.05.2022	Виконано
5.	Дослідити шляхи інтеграції України у світовий авіаційний простір під впливом пандемії	09.05.2022 – 22.05.2022	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	23.05.2022 – 29.05.2022	Виконано
7.	Оформити кваліфікаційну роботу та пройти перевірку на плагіат	30.05.2022	Виконано
8.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	01.06.2022	Виконано
9.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	03.06.2022	Виконано
10.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	07.06.2022	Виконано

8. Дата видачі завдання: «04» квітня 2022 р.

Керівник кваліфікаційної роботи \_\_\_\_\_  
(підпис керівника)

Побоченко Л.М.  
(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_  
(підпис випускника)

Фрусевич Я.В.  
(П.І.Б)

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Перспективи участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг»: 104 стор., 9 таблиць, 17 рисунків, 76 літературних джерел.

**Перелік ключових слів (словосполучень):** СВІТОВИЙ РИНОК АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ, АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, COVID-19, СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР, ІСАО, ІАТА, ЛОУКОСТ-ПЕРЕВІЗНИК.

**Об'єкт дослідження:** процеси дослідження перспектив участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг в контексті пандемії COVID-19.

**Предмет дослідження:** теоретичні та практичні підходи щодо перспектив участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг під впливом пандемії COVID-19.

**Мета кваліфікаційної роботи:** дослідження перспектив участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг.

**Методи дослідження:** системний; історичний; термінологічний; системно-структурний; порівняльний; статистичний; економіко-математичний; графічний.

**Отримані результати та їх новизна:** у роботі розкрито особливості участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг. Доведено, що важливою є необхідність державної допомоги для утримання кваліфікованих працівників в авіаційній галузі, включаючи необхідність запровадження спеціальних пільг і кредитів для авіакомпаній.

**Значущість виконаної роботи та висновки:** подальший аналіз та перспективи участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг та висвітлення пропозицій для вітчизняної авіаційної галузі з метою створення державних програм, щоб допомогти авіакомпаніям подолати економічні наслідки пандемії COVID-19.

**Рекомендації щодо використання результатів:** матеріал кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо перспектив участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг в контексті пандемії COVID-19.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ И РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЧНОЇ КРИЗИ.....	9
1.1. Поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі.....	9
1.2. Особливості регулювання світового ринку авіаційних послуг.....	18
1.3. Вплив пандемії COVID-19 на світовий ринок авіаційних послуг.....	28
РОЗДІЛ 2	
ТРАНСФОРМАЦІЯ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ПАНДЕМІЇ.....	40
2.1. Світовий ринок авіаційних послуг: обсяги, структура та динаміка в контексті боротьби з коронавірусом.....	40
2.2. Аналіз діяльності та особливості функціонування міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг.....	50
2.3. Зарубіжний досвід організації міжнародних авіаційних перевезень авіакомпаніями лоукостами.....	58
РОЗДІЛ 3	
ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЇ COVID-19.....	68
3.1. Дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку авіаційних послуг України.....	68
3.2. Проблеми розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах коронавірусу.....	77
3.3. Пріоритетні напрями розвитку ринку авіаційних послуг України в контексті підписання Угоди Спільний авіаційний простір (САП) .....	86
ВИСНОВКИ.....	94
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	97

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Сьогодні бізнес міжнародних авіап перевезень відіграє важливу роль в економіці будь-якої країни. Авіаційна галузь може збільшити національний дохід, зайнятість та податкові надходження за рахунок різних об'єктів, таких як авіакомпанії, аеропорти, наземні служби та виробники літаків. З 1980-х років авіаційна промисловість швидко зростала у всьому світі. Щороку у світі авіакомпанії відкривають нові маршрути для перевезень, дедалі більше людей (до березня 2020 року) вирушали подорожувати. Внаслідок лібералізації та дерегулювання авіап перевезень стала посилюватися конкуренція, що змушувало авіакомпанії продавати квитки за нижчими цінами. Зниження цін на квитки призвело до значного збільшення попиту на транспортні засоби, внаслідок збільшення попиту розширилася мережа авіакомпаній у всьому світі, і це полегшило контакти із зарубіжними ринками. Проте світова криза 2020 року, пов'язана з глобальною пандемією COVID-19, суттєво змінила ситуацію на ринку авіап перевезень.

Україна є однією з небагатьох країн світу із завершеним циклом розвитку авіації та займає лідируючі позиції на світовому ринку транспортної та регіональної пасажирської авіації. Авіабудування в Україні на сьогодні є надзвичайно перспективною галуззю. Втрата можливості серійного виробництва літаків в Україні є серйозною проблемою розвитку авіаційної галузі, яку потрібно вирішувати негайно. Авіаційна промисловість є однією із високотехнологічних галузей. Розвиток визначає можливість початку новому технологічному укладу як наслідок, істотно впливає модернізацію економіки загалом.

Сучасна концепція розвитку світового ринку авіаційних послуг передбачає розширення спектру взаємодії всіх учасників перевізного процесу, особливо авіакомпаній та аеропортів. Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами - важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

Дослідженню проблем розвитку світового ринку авіаційних послуг присвячені наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, зокрема, О.Ф. Аксенова, О.К. Антонова, І. Ансоффа, Д. Бауерсокса, В.Д. Бордунова, Б.П. Бугачева, А.М. Горяшко, О.А. Гуревича, Р.Р. Гудими, К.І. Загребмо, Т.О. Коломойця, В.В. Копейчікова, В.К. Колпакова, Є.В. Крикавського, Ю.В. Кондратюка, С.П. Корольова, Л.К. Каденюка, Ф. Котлера, В.С. Лукінського, Л.Б. Міротіна, А.Г. Некрасова, В.І. Сергєєва, А.І. Семененко, С.А. Уварова, Л.В. Фролової, Дж. Чойа, Н.І. Чухрай, Ю.С. Шемшученко, Ш.К. Шкарпури, В.В. Щербакова.

Незважаючи на проведені наукові дослідження, питання місця України на світовому ринку авіаційних послуг в контексті пандемії COVID-19 мають фрагментарний характер і потребують подальшого розгляду.

**Мета та завдання дослідження.** Метою кваліфікаційної роботи є дослідження перспектив участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг в контексті пандемії COVID-19.

Відповідно до поставленої мети виділяють **основні завдання:**

- визначити поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі;
- розкрити особливості регулювання світового ринку авіаційних послуг;
- визначити вплив COVID-19 на світовий ринок авіаційних послуг;
- дослідити обсяги, структуру та динаміку світового ринку авіаційних послуг;
- проаналізувати діяльність та особливості функціонування міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг;
- оцінити зарубіжний досвід організації міжнародних авіаційних перевезень авіакомпаніями лоукостами;
- дослідити сучасний стан та тенденції розвитку ринку авіаційних послуг України;
- проаналізувати проблеми розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах коронавірусу;

– виявити пріоритетні напрямки розвитку ринку авіаційних послуг України в контексті підписання Угоди Спільний авіаційний простір (САП).

**Об'єктом дослідження** є світовий ринок авіаційних послуг та участь України на ньому в умовах пандемічної кризи.

**Предмет дослідження** є теоретичні і практичні аспекти перспектив розвитку світового ринку авіаційних послуг та участь України на ньому в умовах пандемічної кризи.

**Методологія дослідження.** Методологічна основа проведеного дослідження полягає у розвитку теоретичних та методичних засад дослідження проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі та в Україні в контексті впливу пандемії COVID-19. У процесі дослідження, використано такі методи: системний; історичний; термінологічний; системно-структурний; порівняльний; статистичний; економіко-математичний; графічного аналізу; кореляційного аналізу.

Теоретичну основу роботи склали економічні дослідження вітчизняних та зарубіжних учених. При написанні роботи використовувались статистичні бази даних ІКАО, Державна служба статистики України, Євростату, Світового Банку, праці вітчизняних і зарубіжних вчених, спеціальні періодичні видання, інформаційні дані мережі Інтернет.

**Структура кваліфікаційної роботи.** Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. В роботі розміщено 9 таблиць та 17 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 76 найменувань на восьми сторінках.



# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ И РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЧНОЇ КРИЗИ

### 1.1. Поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі

Повітряний транспорт є важливим фактором, що впливає на розвиток світової економіки, забезпечуючи сполучення та зв'язок між найвіддаленішими країнами та регіонами світу, він стимулює зростання зовнішньоекономічного співробітництва, сприяє розвитку міжнародної торгівлі, створює робочі місця, заохочує та полегшує міжнародний туризм. Ринок авіатранспортних послуг має складну структуру, де переплітаються різні внутрішні та зовнішні зв'язки. Це відкрита система, елементи якої взаємодіють із зовнішнім середовищем і водночас постає як частина більш загальної системи світового господарства.

Система повітряного транспорту охоплює понад 1300 авіакомпаній та понад 40 тисяч цивільних аеропортів. Практично всі країни світу беруть участь у системі міжнародного повітряного сполучення. Експерти зазначають, що світовий повітряний транспорт є одним із найдинамічніших секторів світової економіки, середньорічні темпи зростання якого зазвичай у два рази вищі, ніж в інших секторах економіки. Але під впливом глобальної пандемічної кризи відбулося падіння розвитку світового ринку авіаційних послуг.

Термін **«авіація»** найчастіше використовується для опису механічних повітряних перевезень, які здійснюються за допомогою літака. Двома основними типами літаків є літаки та гелікоптери, але більшість сучасних визначень слова **«авіація»** виходять за межі цього, включаючи використання безпілотних літаків, таких як дрони [11].

Терміни **«авіаційна промисловість»** та **«авіакомпанія»** іноді вважаються взаємозамінними, але насправді вони описують різні речі. Авіакомпанія – це

компанія, яка пропонує послуги з авіап перевезення людей або вантажів, причому авіакомпанія є збірним терміном, який використовується для опису цих компаній.

Однак авіаційна галузь є лише частиною ширшої авіаційної промисловості. На додаток до авіакомпаній, авіаційна галузь також включає виробників літаків, дослідників, спеціалістів з авіаційної безпеки, підприємства, пов'язані з військовою авіацією, і все частіше компанії, які розробляють, виробляють та/або використовують дрони [13].

Важливість сучасної авіаційної промисловості важко переоцінити, але однією з головних причин такої важливості є глобалізований характер галузі, що сприяє з'єднанню різних континентів, країн і культур. Як наслідок, глобальна авіація була ключовою у сприянні ефективним подорожам у віддалені місця, збагачуючи багато життів у цьому процесі.

Авіаційна промисловість також зробила ключовий внесок у глобальне економічне процвітання, не тільки внаслідок того, що туристична галузь сприяє розвитку місцевої економіки, а й тому, що вона дозволила покращити світову торгівлю.

Тим часом авіаційна промисловість також безпосередньо забезпечує мільйони робочих місць для людей по всьому світу, на прикладі яких є все: від пілотів і бортпровідників до авіадиспетчерів та аерокосмічних інженерів. Крім того, авіаційна промисловість допомогла створити багато робочих місць у ширшій індустрії подорожей та туризму [11].

В авіаційному секторі існують дві основні категорії польотів: цивільні та військові. Простіше кажучи, **цивільна авіація** відноситься до всієї авіації, яка не пов'язана з військовими. Важливо, що це включає як приватні, так і комерційні авіап перевезення, незалежно від того, чи перевозять пасажирів, вантажі чи комбінацію того і іншого.

Навпаки, **військова авіація** відноситься до використання літаків у військових умовах. Як правило, цей вид повітряного транспорту призначений для ведення повітряної війни або здійснення операцій зі спостереження. Більшість військової

авіації пов'язана з повітряними силами, однак поняття армійської авіації, авіації флоту та авіації берегової охорони також існують.

Незважаючи на те, що категорії цивільної та військової авіації відрізняються одна від одної здебільшого, існує також ступінь перехрещення. Наприклад, деякі аеропорти по всьому світу сприяють розвитку як цивільної, так і військової авіації, тоді як певні підприємства авіаційної промисловості обслуговують клієнтів як цивільної, так і військової авіації [12].

Існує два основних види авіаперевезень: внутрішні та міжнародні. **Національне повітряне сполучення**- це вид транспорту, при якому пункт відправлення та призначення, а також усі посадкові майданчики знаходяться в одній країні. **Міжнародний повітряний транспорт** — вид транспорту, у якому місце відправлення і призначення, незалежно від цього, чи є перерви у перевезенні чи підзарядка, перебувають у кількох країнах чи однієї країні, якщо місце посадки — за кордоном [14].

З іншого боку, національні повітряні перевезення можуть бути регулярними чи нерегулярними; міжрегіональні та внутрішньорегіональні, а також для підприємств та компаній.

**Регулярні рейси:** послуги на регулярних рейсах, тобто на рейсах, що виконуються повітряними суднами відповідно до опублікованого розкладу польотів у встановленому порядку, у тому числі на додаткових рейсах, тобто на рейсах на додачу до запланованих дат та маршрутів, ніж регулярні рейси.

Послуги надаються за **нерегулярного (чартерного) повідомлення**, тобто. на рейсах, що виконуються повітряними суднами поза встановленим часом відповідно до договору перевезення, укладеного між замовником та авіакомпанією або іншим експлуатантом.

**Міжрегіональні авіаперевезення:** національні авіаперевезення (регулярні та чартерні рейси) з авіакомпаніями, встановленими між пунктами у регіонах, закріпленими за різними регіональними авіасполученнями, на окремих маршрутах між пунктами у регіоні, закріпленими за регіональним офісом [14].

З усіх сучасних ринків авіаційні послуги є одними з найдинамічніших. Це стало можливим завдяки стрімкому розвитку інформаційних та комп'ютерних технологій.

Кількість авіаційних послуг дуже значна, але найпоширенішими є:

- пасажирські авіаперевезення (включаючи чартери);
- послуги ділової авіації;
- вантажні авіаперевезення;
- продаж квитків;
- обробка багажу;
- наземне забезпечення польотів;
- заправка авіаційним паливом;
- отримання дозволу виконання польотів (розробка маршруту, розрахунок навігаційних зборів за маршрутом, навігаційний розрахунок польоту);
- консалтингові послуги;
- підготовка пілотів;
- інженерні послуги [14].

Авіаційний комплекс будь-якої держави складається з **підприємств авіаційної промисловості та повітряного транспорту**, має розгалужену інфраструктуру технічної підтримки авіаційної техніки – авіаремонтних заводів, підприємств, що надають авіаційні послуги, які у свою чергу забезпечують задовільний технічний стан та безпеку польотів відповідно до національних вимог .

За локалізацією міжнародні авіаперевезення сегментовані на Азійсько-Тихоокеанський регіон, Західну Європу, Східну Європу, Південну Америку, Північну Америку, Африку та Близький Схід. На сьогоднішній день Азіатсько-Тихоокеанський регіон є найбільшим регіоном на світовому ринку авіаперевезень.

Основним юридичним документом, який сформулював правила безпеки міжнародних польотів, є Чиказька конвенція 1944 р., яка встановила абсолютний і винятковий суверенітет країн над повітряним простором з їх територіями, дає уряду кожної країни право регулювати комерційні права вітчизняних та іноземних перевізників [12].

Щодо структури авіаційної промисловості, то **авіаційна галузь**- це сфера послуг, що надає транспортні послуги. Повітряний транспорт має багато характеристик, властивих для сфери послуг, наприклад, невідчутність і швидко просуєність продукту та висока важливість особистого контакту з клієнтом [12].

Авіакомпанії та аеропорти є двома основними дійовими особами в галузі. **Авіакомпанії** пропонують власне транспортне обслуговування; а **аеропорти** забезпечують ґрунт у структурі для управління рухами літаків. Обробна промисловість та авіаційні постачальники збирають літаки та надають запасні вироби. Як постачальник додаткових процесів, галузь покладається на постачальників загальних послуг, таких як управління повітряним рухом.

Рисунок 1.1. ілюструє ланцюг створення вартості в авіаційній промисловості. Тут наведено огляд загального ланцюга поставок та галузевих структур конкуренції (рис.1.1.):



Рис. 1.1. Ланцюг створення вартості авіаційної промисловості.

Примітка. Побудовано автором за даними Michael W. Tretheway, Kate Markhvida, Volume 41, 2014.

Крім авіаційної промисловості, в авіаційному ланцюжку вартості, як правило, домінують монополістичні чи дуополістичні структури. Що стосується постачальників загальних послуг, то авіаційна галузь характеризується

монополією на послуги з управління повітряним рухом. Авіабудівна промисловість формує олігополістичну структуру щодо малих та середніх літаків та дуополію щодо ринку широкофюзеляжних літаків. Деякі ринки, наприклад ринок дуже великих літаків (більше 400 місць), обслуговуються лише окремі компанії, що призводить до монополії на окремі сегменти літаків [13].

Авіакомпанії можна в цілому розділити на три основні типи, які можна описати таким чином:

**1. Міжнародні.** Як випливає з назви, ці авіакомпанії працюють на міжнародній основі, пропонуючи рейси до кількох зарубіжних напрямків на додаток до своїх внутрішніх послуг. Також відомі як «головні авіакомпанії», вони включають найбільші імена галузі, такі як American Airlines і Delta Air Lines, і, як правило, працюють зі значним парком великих літаків. У багатьох випадках вони отримують мільярди щорічного доходу і часто наймають десятки тисяч людей.

**2. Національні.** Хоча національні авіакомпанії менші, ніж їхні міжнародні аналоги, вони все ж можуть надавати деякі закордонні послуги. Однак вони в першу чергу пов'язані з однією країною, часто з усіма своїми основними вузлами, і зазвичай більше зосереджуються на полегшенні внутрішніх авіаперевезень. Зазвичай вони працюють із флотом середніх та великих літаків і принесуть сотні мільйонів щорічного доходу, наймаючи при цьому тисячі людей.

**3. Регіональні.** Регіональні авіакомпанії менші за міжнародні та національні, як правило, зосереджені на тих районах, які не отримують багато (або жодних) послуг від цих авіакомпаній. Їх річний дохід зазвичай менше 100 мільйонів, вони, як правило, мають менший флот і використовують літаки з менш ніж 100 пасажирськими місцями. У деяких випадках регіональні авіакомпанії співпрацюють з більшими авіакомпаніями, допомагаючи транспортувати клієнтів до основних вузлів для стикувальних рейсів [14].

Авіакомпанії характеризуються жорсткою конкуренцією. Галузь авіакомпаній є надзвичайно капіталомісткою і включає конкретні інвестиції в довгострокові активи, які створюють високі бар'єри для виходу. У той час як постачальники інформаційних технологій (ІТ), технічного обслуговування, ремонту та капітального

ремонту (MRO) та організації харчування зазвичай розташовані поблизу відповідних авіакомпаній (зазвичай великі авіакомпанії), на ринку лізингу авіакомпаній домінують дві компанії (дуополія).

Олігополістичні структури виникають щодо аеропортів, як правило, один або кілька з них домінують у цілих регіонах або націях. В аеропортах часто існує лише обмежена конкуренція щодо послуг наземного обслуговування. Паливні компанії структуровані в умовах олігополії. У той час як авіакомпанії та аеропорти охоплені промисловістю виробництва та постачання на верхній стороні, кінцевий клієнт розташований на стороні вниз за течією. Ланцюжок вартості є лише частиною більшої системи, яка складається з різних ринкових сил і середовища [14].

Рисунок 1.2. показує ринкові сили, оточені різними ринковими середовищами, і допомагає нам визначити авіаційну систему як спрощену структуру для визначення й розуміння авіаційного бізнесу(рис. 1.2.):



Рис. 1.2. Система авіаційної промисловості.

Примітка. Побудовано автором за даними [https://www.researchgate.net/figure/System-of-the-aviation-industry-based-on-Pompl-2007\\_fig2\\_317646552](https://www.researchgate.net/figure/System-of-the-aviation-industry-based-on-Pompl-2007_fig2_317646552).

Авіаційну систему можна розглядати в рамках, де соціальні, економічні, технологічні, екологічні та політичні системи створюють платформу ринку повітряного транспорту.

Соціальні та політичні системи отримують прибуток від авіації. Більше того, вони виграють від можливості пізнати нові культури і, таким чином, створити взаєморозуміння між культурами. Але є й негативні фактори, такі як безпека та безпека. Крім того, шумові викиди належать до соціальних і політичних систем [14].

Економічна система має справу з попитом і пропозицією на ринку повітряного транспорту. Зростання попиту сприяє зростанню прямих економічних факторів, таких як робочі місця та доходи авіатранспортних компаній, а також непрямих та індукованих економічних факторів вздовж ланцюга поставок. Крім того, такі каталітичні ефекти, як доступність (наприклад, для міжнародних компаній або туризму), відіграють важливу роль для міжнародної привабливості країни порівняно з іншими країнами. З іншого боку, вартість факторів і поглинання ресурсів порівнюються з позитивними економічними ефектами в економічній системі.

Технологічна система зосереджена на кращій продуктивності, наприклад, двигунів та аеродинаміки. Велике значення в технологічній системі мають нові інновації, які допомагають авіаційній промисловості працювати більш економно та екологічно. Технології змушують авіаційних операторів реінвестувати в нові інновації. Безпека також відіграє дуже важливу роль у технологічній системі [12].

Екологічна система в основному стосується природних ресурсів і того факту, що ресурси є безкоштовними (наприклад, кисень, викиди CO<sub>2</sub>, повітряний простір тощо). Розвиток чутливості до природної краси і, з негативного боку, забруднення на великій висоті та забруднення в аеропортах розглядаються в екологічній системі.

Підсумовуючи, ці системи представляють рамки, в яких працює ринок повітряного транспорту. Ринок складається із системи пропозиції та системи попиту. Система постачання складається з усіх партнерів по ланцюжку поставок, які здійснюють доставку в авіакомпанії та аеропорти. З боку попиту є споживачі, такі як клієнти для відпочинку та бізнесу, туроператори та туристичні джерела, які оплачують авіапослуги. Авіакомпанії отримують свої доходи на ринку. З цих



доходів оплачується вся система постачання. Таким чином, авіакомпанії є найважливішим фактором у системі постачання, на авіаційному ринку та у всій авіаційній системі.



Рис. 1.3. Основи та будова авіаційної галузі.

Примітка. Побудовано автором за даними Wittmer, Andreas and Thomas Bieger. “Chapter 2 Fundamentals and Structure of Aviation Systems.” (2011).

Таким чином, існує два основних види авіаперевезень – внутрішні та міжнародні. У свою чергу, внутрішні авіаперевезення – це вид транспорту, на якому пункт відправлення та призначення, а також усі посадкові майданчики розташовані в одній країні. До міжнародних повітряних повідомлень відносяться пункти відправлення та призначення, незалежно від того, чи є перерви в русі або перевалки, що знаходяться в кількох країнах, якщо місце посадки знаходиться за кордоном.

Розвиток авіаційної промисловості є одним із найважливіших показників економічного та технологічного розвитку країни. Повітряний транспорт є одним із пріоритетних напрямів економіки, що забезпечує ефективний розвиток зовнішньої торгівлі, задоволення потреб населення та забезпечення економічних інтересів міжнародного ринку.

## 1.2. Особливості регулювання світового ринку авіаційних послуг

У належному функціонуванні міжнародної цивільної авіації, створенні та розвитку міжнародного повітряного права значну роль відіграють міжнародні авіаційні організації, кількість яких неупинно зростає.

Для координації дій міжнародних авіаперевізників та забезпечення їх необхідною організаційно-правовою базою у середині 40-х років. XX було створено дві великі міжнародні авіатранспортні організації: ІКАО та ІАТА, основними функціями яких є насамперед визначення стратегічного розвитку міжнародної цивільної авіації та забезпечення ефективної співпраці авіакомпаній на ринку міжнародних перевезень, а також розробка проектів міжнародних договорів у сфері повітряний транспорт, уніфікація авіаційних технічних регламентів та процедур, розробка правил перевезення пасажирів та вантажів, підготовка проформ транспортних документів, видання методичних матеріалів зі статистики міжнародної цивільної авіації.

Чільне місце серед міжнародних організацій цивільної авіації займає Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). Заснована в рамках діяльності ООН з питань миру та безпеки, ІКАО поставила перед собою мету розробити принципи та методи організації міжнародного повітряного руху та сприяти плануванню та розвитку міжнародного повітряного руху.

З огляду на структуру ІКАО слід зазначити, що найважливішим центральним органом є Асамблея, яка збирається раз на три роки або на позачергові сесії. Відповідно до статті 48 позачергові сесії Асамблеї Чиказької конвенції можуть проводитись у будь-який час на вимогу Ради або будь-якої з десяти держав-учасниць. Усі держави-учасниці мають однакове право бути представленими на засіданнях Асамблеї, і кожна держава-учасниця має один голос. Для кворуму потрібна більшість країн-учасниць [43].

На засідання як спостерігачі також можуть бути допущені представники інших зацікавлених міжнародних організацій, а також країн, що не входять до ІКАО. Права та обов'язки Асамблеї включають обрання представників держав-

учасниць, представлених у Раді також для розгляду доповіді Ради та, за необхідності, вжиття відповідних заходів; визначає свої власні правила та процедури та створює комісії для вивчення питань, що входять до компетенції ІКАО.

На сьогоднішній день ІКАО поставила п'ять стратегічних цілей на трирічний період, щоб забезпечити глобальну мережу повітряного транспорту, яка відповідає соціальному та економічному розвитку та перевершує його, беручи до уваги потреби світової економіки, пасажирів та необхідність прогнозування глобального повітряного простору та рух [43].

1. Безпека польотів. Підвищувати рівень безпеки польотів у цивільній авіації в усьому світі. Дана стратегічна мета в основному має відношення до потенціалу держав в області нормативного нагляду. Основні види діяльності на поточний трирічний період вказані в Глобальному плані забезпечення безпеки польотів (ГПБП).

2. Аеронавігаційний потенціал і ефективність. Підвищувати потенціал і ефективність глобальної авіаційної системи цивільної авіації. Головними інструментами, створеними ІКАО для вирішення складних завдань, є що доповнюють один одного Глобальний план забезпечення безпеки польотів (ГПБП) і Глобальний аеронавігаційний план (ГАНП). У середньостроковій перспективі ГПБП особлива увага буде приділена державним програмам з безпеки польотів та систем управління безпекою польотів, а довгострокове завдання полягає в активізації впровадження систем попереджувального управління ризиками для безпеки польотів. ГАНП визначає цілі, пов'язані з реалізацією проектів в області пропускної спроможності та ефективності, більш докладно, які розглядаються в рамках блокової модернізації авіаційної системи (ASBU), узгодженої державами і галуззю.

3. Авіаційна безпека і спрощення формальностей. Підвищувати рівень авіаційної безпеки цивільної авіації в усьому світі. Дана стратегічна мета відображає необхідність в тому, щоб ІКАО відіграла провідну роль в питаннях авіаційної безпеки, спрощення формальностей і суміжних питаннях прикордонного контролю.

4. Економічний розвиток повітряного транспорту. Сприяти розвитку надійної і економічно життєздатної системи цивільної авіації. Дана стратегічна мета відображає необхідність в тому, щоб ІКАО відігравала провідну роль в гармонізації нормативно-правової бази повітряного транспорту з упором на економічну політику і допоміжну діяльність [43].

5. Охорона навколишнього середовища. Зводити до мінімуму несприятливий вплив діяльності цивільної авіації на навколишнє середовище. Дана стратегічна мета підкреслює важливу роль ІКАО у всій діяльності, пов'язаної з впливом авіації на навколишнє середовище, і узгоджується з політикою і практикою ІКАО та ООН в області охорони навколишнього середовища. Наразі до Міжнародної організації цивільної авіації входить 191 країна. Україна ратифікувала Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 10 серпня 1992 року.

Річна доповідь Ради ІКАО дозволяє світовій авіаційній спільноті отримати повне уявлення про програми, діяльність і досягнення Організації за рік. Найбільш вагомі результати ІКАО досягла за трьома напрямками своєї діяльності: надання технічної допомоги, розробка міжнародних авіаційних регламентів і конвенцій в галузі міжнародного повітряного права.

Ще однією важливою міжнародною неурядовою організацією, що регулює цивільну авіацію, є **Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА)**. Її поява була обумовлена бурхливим зростанням технічного прогресу та тією роллю, яку грав міжнародний повітряний транспорт з перших днів 1945 року до першої нафтової кризи 1973 року.

На відміну від ІКАО, асоціація виступає координатором та лобістом авіаційної галузі в таких галузях, як безпека польотів, авіація, тарифна політика, технічне обслуговування та безпека польотів [42].

**Основна мета ІАТА** – допомога авіакомпаніям у вирішенні таких питань: ціноутворення (міжнародні тарифи); регулювання міжнародних перевезень; юридичні та технічні питання; навчання персоналу; авіаційна медицина. Проте вона також бере участь у розробці міжнародних стандартів спільно з ІКАО (рис. 1.4.):

**Цілі IATA** - сприяння розвитку безпечного, регулярного та економічного повітряного транспорту, заохочення комерційної діяльності авіапідприємств, підтримка заходів, спрямованих на поліпшення економічних результатів їхньої діяльності та дослідження пов'язаних з цим виникаючих проблем, розробка заходів для сприяння розвитку співробітництва між авіапідприємствами, які прямо чи опосередковано беруть участь у міжнародних повітряних сполученнях, розвиток співробітництва з ІКАО та іншими міжнародними організаціями.

**Практична діяльність IATA** - полягає у розробці рекомендацій щодо рівня, побудови та правил застосування тарифів на авіаперевезення пасажирів, багажу та вантажів, затверджує єдині правила авіаперевезень, регламентує порядок користування пільгами та знижками тарифів, виробляє загальні стандарти обслуговування та поширення економічного та технічного досвіду експлуатації авіаліній та через свій спеціальний розрахунковий орган (клірингову палату) здійснює фінансові розрахунки між авіакомпаніями-членами IATA.

**Значимість IATA** - розробка та прийняття єдиних правил авіаперевезень, рекомендацій з принципів побудови тарифів та визначення їх рівня на всіх лініях, що експлуатуються авіакомпаніями членами IATA, формування загальних стандартів обслуговування пасажирів і вантажів, уніфікації умов міжнародних повітряних перевезень.

**Взаємовідносини IATA з Україною** - Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного транспорту від 11.06.2010р. Метою даного меморандуму є співробітництво його сторін у сферах: безпеки польотів, авіаційна безпека, технології перевезень, аеропортова інфраструктура, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, навчання авіаційних спеціалістів

Рис. 1.4. Особливості функціонування Міжнародної організації повітряного транспорту (IATA).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

Сьогодні акредитація IATA – це визнання компанії як надійного та перевіреного партнера, який відповідає всім вимогам асоціації. До них відносяться наявність необхідних сертифікатів, тривалий час на ринку та кваліфікований

персонал із сертифікатами IATA. Все це дозволяє компанії безпосередньо оформляти всі квитки на всі рейси авіакомпаній по всьому світу.

Офіс IATA було створено в Україні у 2005 році, і того ж року в Україні було запроваджено BSP (BillingandSettlementPlan) - систему, яка спрощує процес оформлення квитків, реєстрації та виставлення рахунків між акредитованими агентами IATA. Зараз перевагами BSP Україна користуються 58 авіакомпаній та 253 акредитовані агентства.

Уже понад 70 років IATA розробляє глобальні комерційні стандарти, на яких будується авіатранспортна індустрія. Мета IATA - допомогти авіакомпаніям спростити процеси і збільшити зручність для пасажирів, одночасно знижуючи витрати і підвищуючи ефективність [42].

IATA допомагає авіакомпаніям працювати безпечно, надійно, ефективно і економічно відповідно до чітко встановлених правил. Професійна підтримка надається всім зацікавленим сторонам галузі з широким спектром продуктів і експертних послуг.

IATA підтримує міжнародну перспективу і надає унікальний глобальний голос від імені своїх членів. Маючи більше 60 офісів по всьому світу, IATA підтримує відносини з урядами та іншими зацікавленими сторонами в галузі по всьому світу, виступаючи від імені своїх членів за ключовими галузевих питань.

З 57 засновників в 1945 році IATA тепер представляє 290 авіакомпаній в 120 країнах. Проводячи 82% світового повітряного руху, членами IATA є провідні в світі пасажирські і вантажні авіакомпанії.

IATA по регіонах: IATA має 54 офіси в 53 країнах. Крім ІКАО та IATA існує цілий ряд регіональних міжнародних авіаційних організацій.

Фінансові розрахункові системи IATA (ISS) є основою світової авіатранспортної галузі, що допомагає стримувати витрати, поліпшувати грошовий потік і максимізувати ефективність [42].

Основні функції IATA:

1. Допомага членам досягти зниження витрат, пов'язаних з тарифами УВС, паливом і оподаткуванням.

2. Участь в конференціях, комітетах і групах-учасниках та безпрецедентний доступ до різних авіакомпаній і промислових партнерів.
3. Щорічні загальні збори IATA і Всесвітній саміт повітряного транспорту, в якому беоуть участь представники провідних міжнародних авіакомпаній.
4. Допомога членам отримати вплив в співтоваристві туристичних агентств через програму Агентства IATA.
5. Забезпечення навчання в таких великих областях, як пасажирські перевезення, вантажі та безпека.
6. Допомога зміцнити можливості фахівців в області авіаційної промисловості.
7. Члени IATA можуть отримувати знижки до 30% по ряду публікацій IATA [42].

З 57 засновників в 1945 році IATA тепер представляє 290 авіакомпаній в 120 країнах. Проводячи 82% світового повітряного руху, членами IATA є провідні в світі пасажирські і вантажні авіакомпанії.

Члени IATA діляться на дві категорії: дійсні та асоційовані. Дійсним членом може стати будь-яка комерційна авіакомпанія, що здійснює регулярні міжнародні повітряні перевезення під прапором держави, яка має право на членство в ICAO. Авіакомпанії, що здійснюють регулярні внутрішні перевезення, можуть вступати в IATA в якості асоційованих членів. Асоційовані члени мають право дорадчого голосу.

Дійсні та асоційовані члени IATA зобов'язані своєчасно сплачувати щорічні членські внески. Їх розмір залежить від обсягів участі авіапідприємства в міжнародних повітряних сполученнях. Сума внеску визначається в доларах США. Розмір основних річних внесків встановлює Виконавчий комітет пропорційно обсягом виконаних в минулому році міжнародних перевезень (у тонно- кілометрах).

Вищим керівним органом IATA є **Генеральна асамблея**, яка скликається щорічно. У перервах між щорічними ГА керівництво організацією здійснює Виконавчий комітет, який обирається Генеральною асамблеєю і складається з 21

члена. У розпорядженні Виконавчого комітету є п'ять постійних підкомітетів: фінансовий, юридичний, повітряного транспорту, технічний і медичний [42].

На хвилі внутрішньої лібералізації, з Законом про дерегуляцію авіакомпаній 1978 року, який усунув регулювання тарифів, маршрутів і розкладів на внутрішньому ринку США, Сполучені Штати хотіли застосувати той самий підхід до міжнародної авіації. У 1992 році США започаткували ініціативу «Відкрите небо», метою якої була подальша лібералізація міжнародної цивільної авіації, запропонувавши більш гнучку або «відкрити» модель двосторонніх угод про повітряне сполучення між ними та спочатку європейськими країнами.

Перша угода «Відкрите небо» була підписана в 1992 році між США та Нідерландами. До кінця 1990-х років США уклали такі угоди ще з кількома європейськими країнами. Вважається, що укладення угод «Відкрите небо», зокрема з «меншими» державами, було стратегією розділити європейські держави та очолити «більші», які спочатку досить неохоче лібералізували свої ринки і прагнули захистити своїх національних перевізників, укладати такі угоди [25].

Наприклад, авіаперевізники, визначені Бельгією в контексті її угоди про «Відкрите небо», отримали необмежений доступ до міст США, тоді як перевізники, визначені Францією, мали доступ лише до обмеженої кількості.

Таким чином, компанії з країн-членів, які підписали угоду про «Відкрите небо», могли запропонувати ширший спектр напрямків у Сполучених Штатах, в принципі, за більш вигідними цінами, що призвело до збільшення їх обсягів перевезень.

Невдовзі після рішень «Відкрите небо» у листопаді 2002 року Комісія прийняла повідомлення, в якому окреслювала їх наслідки для європейської політики повітряного транспорту. Підкреслюючи, що головною метою Співтовариства було сприяння «безпечному, безпечному та ефективному повітряному транспорту на благо європейських громадян», Комісія особливо підкреслила важливість приведення існуючих двосторонніх угод у відповідність із законодавством Співтовариства.

Для цього було розроблено два способи:



– двосторонні переговори між кожною зацікавленою державою-членом ЄС та її партнерами, внесення змін до кожної двосторонньої угоди про повітряне сполучення окремо, на основі загальних принципів, охоплених Регламентом 847/2004 та стандартних положень, виданих Комісією;

– двосторонні переговори щодо єдиних горизонтальних угод, причому Комісія діє за дорученням держав-членів. Метою кожної горизонтальної угоди буде внесення змін до відповідних положень усіх існуючих двосторонніх угод про повітряне сполучення в рамках єдиних переговорів з третьою країною.

У червні 2003 року Рада уповноважила Комісію вести переговори про всеосяжну угоду про повітряний транспорт зі Сполученими Штатами, а також вести переговори про горизонтальні угоди з усіма іншими третіми країнами, щоб привести їхні двосторонні угоди з державами-членами ЄС у відповідність із законодавством ЄС [25].

У 2005 році Комісія представила повідомлення на тему «Розробка порядку денного зовнішньої політики Співтовариства», і разом з Радою вона додатково визначила зовнішню авіаційну політику ЄС у вигляді дорожньої карти з трьох стовпів:

1. Приведення існуючих двосторонніх угод про повітряне сполучення між державами-членами ЄС та третіми країнами у відповідність із законодавством ЄС. Це передбачало, зокрема, переговори про горизонтальні угоди з метою заміни положень про «національне призначення» положеннями про «призначення ЄС», при цьому обсяг прав повітряного руху залишився незмінним. Іншими словами, «поки кількість авіакомпаній, які держава-член ЄС може розглянути для призначення, буде зростати, кількість авіакомпаній, які можуть бути призначені, за умови, що вони створені, залишатиметься підпорядкованим положенням існуючих двосторонніх угод».

2. Створення справжнього спільного авіаційного простору з південними, південно-східними та східними сусідами ЄС. Це означатиме поступове відкриття ринку та гармонізацію нормативно-правових актів, починаючи з поступового

впровадження вимог безпеки, а також технічну допомогу третім країнам у їх виконанні.

3. Укладення комплексних авіаційних угод з ключовими стратегічними партнерами, що поєднують відкриття ринку, усунення інвестиційних бар'єрів, регуляторну співпрацю та конвергенцію. Крім доступу до ринку, такі угоди будуть спрямовані на реформування міжнародної цивільної авіації та сприяння європейському регулюванню та промисловості [25].

COVID-19 створив найбільший виклик для світової авіаційної промисловості, вплинувши на всі її екосистеми – авіакомпанії, аеропорти, аеронавігаційні організації, агентства безпеки, служби підтримки, комерційні та роздрібні служби, регулятори та клієнтів. Оскільки світ очікує відновлення, пандемія справді змінила спосіб ведення бізнесу. Щодо авіаційної галузі, то попит нижчий, нові очікування та складні експлуатаційні завдання.

Щоб виправитися з цієї фінансової невдачі, різні зацікавлені сторони світового авіаційного сектору повинні співпрацювати, співпрацювати та розвивати нові партнерські відносини, які дозволять авіаційній галузі досягти оперативності, яка необхідна для захисту здоров'я та безпеки як пасажирів, так і їхніх працівників. Вони повинні розробити маршрут, який був би більш стійким, комерційним, прибутковим і стійким до зривів і мав би потенціал зростання в еру після COVID-19. Завдяки спільним заходам різні зацікавлені сторони авіаційної промисловості та сторонні постачальники даних повинні продовжувати ділитися даними. Їм слід інвестувати більше в цифровізацію, щоб забезпечити, щоб галузь вийшла з впливу пандемії більш чуйною, оперативною та фінансово стійкою, ніж будь-коли раніше.

Для координації впровадження політики та практики, необхідних багатьом урядам, знадобиться час; однак оператори можуть використовувати значний досвід та лідерство для підтримки «відкриття небес» [70].

Відновлення міжнародних рейсів зажадає багато консультацій щодо рішень та заходів щодо управління ризиками у відповідь на COVID-19. Незважаючи на різну національну політику, глобальне співробітництво в авіації залишається міцним.

Оскільки урядові та галузеві обмеження на авіаційну промисловість починають пом'якшуватися, важливо, щоб процедури, встановлені відповідними галузевими органами та органами влади, послідовно дотримувались для контролю та управління ризиками, такими як пандемія COVID-19. Що стосується пасажирської подорожі, кожен елемент з аеропортів вильоту та прибуття, самих рейсів та інших операторів ланцюга поставок повинен забезпечити послідовне ефективне управління ризиками.

Велика проблема для галузі буде включати кваліфікованих працівників, необхідних для підтримки операцій. Пандемія призвела до глобального припинення поїздок, внаслідок чого багато людей були змушені піти у відпустку, а інші залишилися без роботи.

На початкових етапах кризи пандемії такі статті, як FinancialTimes «Давайте перерозподілимо працівників авіакомпаній, щоб допомогти національним службам охорони здоров'я», розглядали навички деяких співробітників авіації та способи їх використання. Тепер галузь повинна ретельно підтримувати процес повернення до роботи, враховуючи те, як і як будуть виглядати посадки в авіації в майбутньому.

З точки зору практичного керівництва, було значне лідерство в думках. Представники ICAO, IATA та ACI підготували початкові рекомендації Всесвітньої організації охорони здоров'я «Операційні міркування щодо ведення випадків COVID-19 або спалаху в авіації» [70].

Таким чином, з моменту появи цивільної авіації світова спільнота звернулася до питань захисту пасажирів та екіпажу, льотного складу, літаків, систем кондиціонування та радіонавігації, незалежно від форми власності та підпорядкування.

За допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення та розвиток міжнародного повітряного права. Ведучими серед них є ICAO та IATA, які вже багато років сприяють стабільному та безпечному розвитку міжнародного повітряного транспорту у світі. Під безпосереднім контролем ICAO та IATA знаходиться близько 95% пасажирських авіаперевезень у всьому світі.

### 1.3. Вплив пандемії COVID-19 на світовий ринок авіаційних послуг

Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) вже майже як два роки оголосила спалах COVID-19 глобальною пандемією. Відтоді на повсякденне життя в усьогосвіту змінилося та відбувся серйозний вплив пандемії. Проте зараз досягнуто потенційного поворотного моменту. Незважаючи на понад 520 мільйонів випадків інфікування по всьому світу та значну кількість померлих, 11,5 мільярда уколів вакцини було введено у всьому світі в більш ніж 180 країнах. Ця безпрецедентна спроба вакцинації зараз починає приносити свої плоди, не дивлячись на деякі невдачі після недавньої хвилі Omicron. За словами Генерального директора ВООЗ, після досягнення рівня вакцинації населенням світу на рівні 70% до червня або липня 2022 року, можливий виход з гострої фази пандемії цього року, що потенційно може сприяти відновленню світової економіки, і попиту на повітряний транспорт [76].

Пандемічна криза спричинила значний вплив на світову економіку, торгівлю та мобільність. Трохи більше, ніж через два роки після першого зареєстрованого випадку COVID-19, багато країн планують повернутися до нормального стану, скасувавши багато заходів охорони здоров'я, пом'якшивши обмеження на поїздки та відновивши кордони. Нещодавно в Європі, Швейцарія пішла шляхом Нідерландів, Норвегії та Данії. Австралія знову відкрила свої кордони для всіх щеплених власників віз наприкінці лютого 2022 року, після майже двох років після того, як її кордон був закритий. Інші азійсько-тихоокеанські країни, такі як Таїланд, Філіппіни, В'єтнам, Індонезія та Сінгапур, також повільно відкриваються для вакцинованих мандрівників. У США все більше штатів і міст зняли обмеження або оголосили про плани їх послаблення.

Імпульс, створений планом відновлення, безумовно, матиме позитивний вплив на відновлення світової економіки. Ефективність світової економіки прискорилося в останні місяці 2021 року, оскільки було знято більше обмежень у зв'язку з пандемією, що полегшило торгівлю товарами та дозволило виробничому сектору та сектору послуг розвиватися.

Однак Міжнародний валютний фонд (МВФ) попереджає, що процес відновлення стикається з численними перешкодами, починаючи від нових потенційних варіантів, високих цін на нафту, вищої інфляції до перебоїв у ланцюгу поставок. Високий рівень інфляції, ймовірно, є найнеобхіднішим ризиком зниження, на який уряди будуть орієнтуватися. У березні 2022 року, річна інфляція у США прискорилась до 8,5% із 7,9% у лютому - ріст цін оновив рекорд із січня 1982 року, тобто більш ніж за 40 років, що змусило Федеральну резервну систему США оголосити про намір підвищити процентні ставки; тим самим гальмуючи великі економіки. Успіх цих заходів з контролю інфляції стане ключовим фактором, що визначає можливість того, що економічний імпульс 2021 року може перенестися на 2022 рік. Більше того, ризик збройного конфлікту та посилення міжнародної напруженості також можуть зменшити швидкість і масштаби відновлення.

Варто зазначити, що за останні кілька місяців темпи вакцинації прискорилися на основних ринках, що розвиваються. Однак багато країн продовжують не досягати загально визнаного порогу групового імунітету. Низький рівень вакцинації означає, що країни, що розвиваються більш схильні до вірусу та його варіантів, що підвищує ризик нових хвиль, які можуть підірвати прогрес, досягнутий до цього часу.

У цьому загальному контексті спробуємо висвітлити деякі ключові цифри з точки зору впливу пандемії COVID-19 на трафік і доходи аеропортів, а також вивчити шляхи відновлення.

Нищівний і безпрецедентний вплив глобальної пандемії COVID-19 і подальших обмежень на поїздки на індустрію аеропортів і всю екосистему повітряного транспорту тепер добре відомі. Після десятиліття постійного та стабільного зростання глобального пасажиропотоку пандемія практично припинила діяльність аеропортів усього світу в другому кварталі 2020 року. В результаті загальна кількість пасажирів за рік різко впала з 2019 року до рівня, які світові аеропорти не бачили з 1997 року [75].

Пандемія COVID-19 залишається екзистенційною кризою для аеропортів, авіакомпаній та їхніх комерційних партнерів. Навіть із масовими зусиллями щодо вакцинації світовий ринок подорожей залишається значно нижчим

допандемічногорівня. Швидкість відновлення, як і раніше, значною мірою залежить від кількох зацікавлених сторін і рівня координації, якого дотримуються національні уряди в усьому світі. У той час як світовий ринок міжнародних подорожей все ще перебуває в депресії, дедалі більше країн рухаються до поступового відкриття своїх кордонів для щеплених мандрівників, що викликає певний оптимізм і потенційний реальний шлях до одужання.

Тим не менш, відновлення відбувається нерівномірно. Внутрішні ринки відновлюються набагато швидше, ніж міжнародні пасажирські ринки. Відновлення також є регіонально нерівномірним. Початковий імпульс Азійсько-Тихоокеанського регіону, який підживлюється швидким відновленням внутрішнього китайського пасажирського ринку, був суттєво пригнічений у другій половині 2021 року відродженням пандемії COVID-19 та відновленням обмежень на поїздки в регіоні. Хоча деякі країни Азійсько-Тихоокеанського регіону починають знову відкриватися для вакцинованих мандрівників, очікується, що міжнародний ринок пасажирів не побачить значного покращення раніше другої половини 2022 року [75].

Незважаючи на пізні відновлення порівняно з попередніми прогнозами та невдачу, викликану хвилею Омікрону, тенденція до поступового відновлення та послаблення обмежень на поїздки надає оптимізму. У другій половині 2022 року авіаперевезення можуть зрости, що наблизить галузь до відновлення.

У цьому контексті, використовуючи останні дані зі щомісячних зборів даних про трафік ACI World у 2021 році, представлені нові оцінки впливу кризи на пасажиропотік.

Кількість пасажирів залишалася під значним стресом через тривалий негативний вплив кризи COVID-19. За весь 2021 рік через кризу було вивезено 5,4 мільярда пасажирів порівняно з прогнозованим базовим рівнем (прогноз до COVID-19 на 2021 рік), що становило втрату 55% світового пасажиропотоку. За перші два роки пандемії спалах COVID-19 зменшив кількість пасажирів в аеропортах світу на 11,3 мільярда осіб [72].

За офіційними даними світовий пасажиропотік у 2021 році склав менше половини від того, що був у 2019 році, а обсяг перевезень у 2021 році становив лише 4,4 мільярда (48,3%) з 9,2 мільярда пасажирів, які обслуговувалися два роки тому.

Завдяки швидкому відновленню внутрішнього ринку США та високим загальним рівнем вакцинації результати Північної Америки значно покращилися у 2021 році після слабкого першого кварталу. Як наслідок, регіон випередив усі інші регіони і завершив рік із зменшенням трафіку на 37,3% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 33,6% порівняно з рівнем 2019 року), [72] (рис.1.5.):

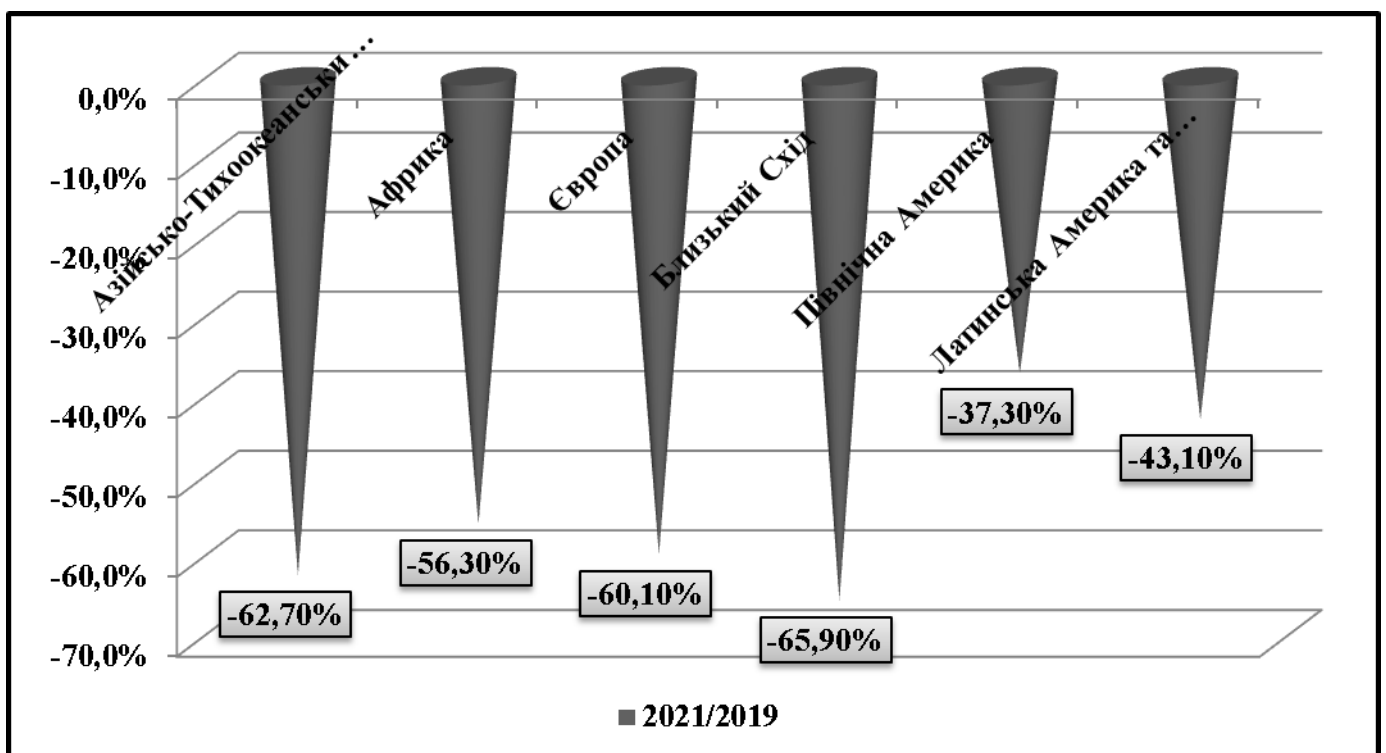


Рис. 1.5. Темпи падіння кількості повітряних перевезень пасажирів у регіонах світу в 2021 в порівнянні з 2019 роком під впливом глобальної пандемічної кризи, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними WorldAeroData.

Регіон Латинської Америки та Карибського басейну мав сильну другу половину 2021 року, внаслідок чого регіон повідомив про зниження на 43,1% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 39,1% порівняно з рівнем 2019 року). Відновлення внутрішніх пасажирських перевезень таких країн, як Мексика, допомогло регіону зафіксувати другий найкращий регіональний показник [72].

Африка зафіксувала деякі значні досягнення, особливо в останньому кварталі 2021 року, що допомогло регіону завершити 2021 рік зі зниженням на 56,3% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 49,2% порівняно з рівнем 2019 року), третім найкращим показником серед усіх регіонів для 2021 рік.

Незважаючи на деяке покращення в другій половині 2021 року, Близький Схід залишається найбільш постраждалим регіоном у 2021 році, втративши 65,9% пасажиропотоку за рік у порівнянні з прогнозованим базовим рівнем (на 62% менше, ніж у 2019 році). Це пов'язано з високою залежністю регіону від міжнародних подорожей та сполучення, які відновлюються набагато повільніше, ніж внутрішні подорожі [72].

Після раннього початку відновлення в Азійсько-Тихоокеанському регіоні в першому кварталі 2021 року спостерігалось повільніше, ніж очікувалося, а також різке зниження внутрішнього перевезення в третьому кварталі після того, як в деяких країнах було відновлено обмеження на поїздки. Регіон завершив рік з оцінками втрати трафіку в 62,7% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (-59,5% порівняно з рівнем 2019 року), втратою понад 17 процентних пунктів порівняно з нашим прогнозом на липень 2021 року.

У той час як Європа зафіксувала значне покращення в третьому і четвертому кварталах 2021 року, регіон завершив рік на 60,1% нижче прогнозованого базового рівня і на 58% нижче рівня 2019 року. Однак позитивну тенденцію слід перенести до 2022 року [60].

Міжнародний пасажиропотік залишався слабким у першій половині 2021 року, і ознаки, що вказують на зростання попиту на авіаперевезення у другій половині року, не з'явилися, незважаючи на збільшення кількості людей, які вакцинуються. Хвиля Omicron наприкінці 2021 року також сприяла меншому, ніж очікувалося, обсягу.

Обсяг міжнародного пасажиропотоку значно відставав від відновлення внутрішнього перевезення в 2021 році і, за оцінками, становитиме лише 1,05 мільярда пасажирів за рік, або 27,8% від рівня 2019 року. Це більш ніж на 10 відсоткових пунктів менше, ніж наша оцінка за жовтень 2021 року [72].



Внутрішній пасажиропотік відновлювався швидше, ніж міжнародний. Основні внутрішні ринки почали відновлюватися в 2020 році, а темпи відновлення прискорилися в 2021 році, особливо в США, найбільшому внутрішньому ринку в світі. Однак великі внутрішні ринки в Азійсько-Тихоокеанському регіоні зазнали певних невдач у результаті відновлення обмежень на поїздки.

У глобальному масштабі внутрішні перевезення продовжували зростати в 2021 році і досягли близько 3,4 мільярда пасажирів, що відповідає 63,4% рівня 2019 року, що на 5 процентних пунктів більше, ніж наша оцінка за жовтень 2021 року.

За прогнозними даними в 2022 році криза COVID-19 вплине на близько 3,7 мільярда пасажирів протягом року в порівнянні з прогнозованим базовим рівнем, що означає зниження глобального пасажиропотоку на 36,1%. Порівняно з рівнем 2019 року, це означає зниження на 28,9% [73].

Незважаючи на появу нової хвилі ОмикронПівнічна Америка продовжить перевершувати інші регіони в 2022 році, досягнувши 88,5% рівня 2019 року до кінця року. Прогнозується, що пасажиропотік в регіоні на 2022 рік буде лише на 18,7% нижчим від прогнозованого для базової лінії.

Очікується, що у 2022 році в регіоні Латинської Америки та Карибського басейну продовжиться позитивне зростання. Збільшення туристичних поїздок призведе до зниження до кінця року лише на 25,3% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 17% менше, ніж у 2019 році) [72].

За прогнозними даними Африка продовжить одуження в 2022 році, незважаючи на проблеми вакцинації, з якими вона стикається. До кінця року регіон досягне 75% від рівня 2019 року, що на 40,6% скоротиться порівняно з прогнозованим базовим рівнем, що є четвертим найкращим показником серед шести регіонів. Незважаючи на прогнозоване відновлення більшості країн Азійсько-Тихоокеанського регіону для міжнародних пасажирів у другій половині 2022 року, очікується, що регіон матиме найповільніше відновлення зі зменшенням загального пасажиропотоку на 48,9% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 42,2% порівняно з рівні 2019 року). У другій половині 2021 року темпи руху в регіоні були

ослаблені через відновлення пандемії, що призвело до того, що Азіатсько-Тихоокеанський регіон зафіксував найгірші показники з усіх регіонів.

Через свою залежність від міжнародних перевезень Близький Схід та Африка залишаються регіонами, які сильно постраждають у 2022 році. Очікується, що пасажиропотік у 2022 році буде відповідно на 42,9% та 40,6% нижчим за прогнозований базовий рівень (-33,2% і -25% відповідно до рівня 2019 року) [72].

Після «Великого карантину» у квітні 2020 року міжнародний пасажиропотік практично не існував у другій половині 2020 року. Міжнародний пасажиропотік завершив рік нижче 1 мільярда пасажирів, що на 75% менше, ніж у 2019 році.

Варто зазначити, що зменшенню обсягу внутрішніх пасажирських перевезень сприяло раннє відновлення основних внутрішніх ринків Китаю, росії та США. Загальний обсяг внутрішніх перевезень у 2020 році в світі було зафіксовано трохи більше 2,4 мільярда пасажирів, що на 54,7% менше, ніж у 2019 році (рис. 1.6.):



Рис. 1.6. Динаміка глобального пасажиропотоку за видами перевезень пасажирів в 2015-2021рр. та прогноз на 2022-2025рр., (млрд. пасажирів).

Примітка. Побудовано автором за даними WorldAeroData.

Обсягу внутрішніх пасажирських перевезень сприяло раннє відновлення основних внутрішніх ринків, таких як США росія. Обсяг внутрішніх перевезень у 2022 році продовжуватиме відновлюватися швидше, ніж міжнародні пасажирські перевезення, досягнувши загалом 4,46 мільярда пасажирів у 2022 році, або 84% від обсягу 2019 року [72].

У 2022 році міжнародні пасажирські перевезення залишаються нижчими, ніж внутрішні пасажирські перевезення. Хоча очікуються певні покращення, особливо в другій половині 2022 року, за прогнозами обсяг міжнародного пасажиропотоку лише трохи перевищує 2 мільярди пасажирів на рік (на 0,3 мільярда менше, ніж попередні показники), що відповідає 53,8% від обсягу 2019 р. (рис. 1.7.):

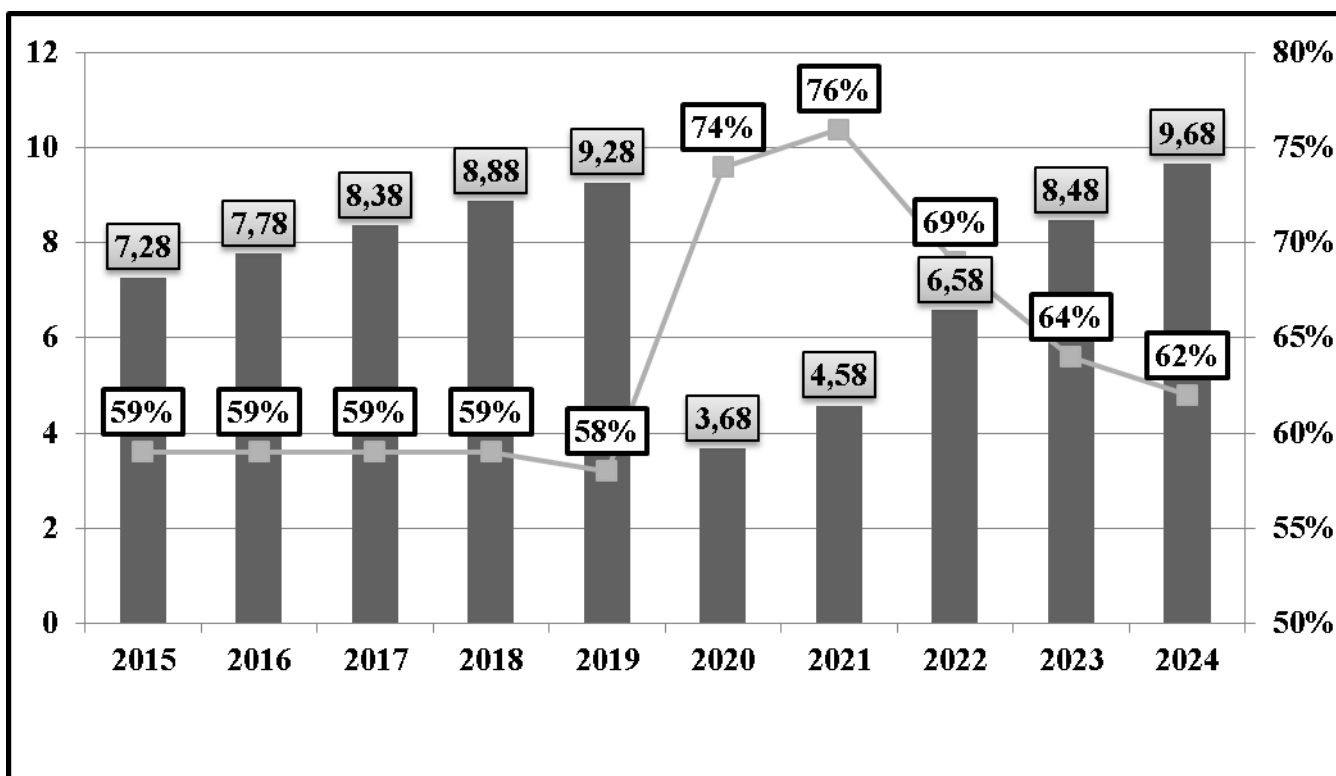


Рис. 1.7. Динаміка глобального пасажиропотоку пасажирів в 2015-2021рр. та прогноз на 2022-2024рр., (млрд. пасажирів).

Примітка. Побудовано автором за даними WorldAeroData.

Аеропорти та авіаційний сектор служать економічними двигунами. Глобальний економічний вплив галузі (прямий, непрямий, індукований та каталітичний) сприяє надходженню трильйонів доларів у світовий валовий

внутрішній продукт, підтримує мільйони робочих місць і сприяє сталому розвитку. Крім того, авіаційний сектор відіграє вирішальну роль у відновленні економіки після пандемії COVID-19.

Аеропорти відіграють ключову роль у цій екосистемі. Економічну цінність аеропортів неможливо применшити, коли мова йде про полегшення ділових подорожей і відпочинку, торгівлі та подальшого ВВП, робочих місць, податків та пов'язаних із цим соціальних виплат [72].

Повітряний рух є основою діяльності аеропортів. Практично всі доходи від авіації є прямою функцією перевезень і включають збори, пов'язані з пасажиром, і збори, пов'язані з повітряними суднами, які стягуються з експлуатантів повітряних суден. Оскільки трафік зменшується, доходи від зборів зменшуються пропорційно. Не авіаційні доходи, які включають такі потоки, як роздрібні концесії, дьюті-фрі, автостоянки та продукти харчування та напої, також дуже пов'язані з пасажиропотоком та пропускнуою здатністю. Оскільки аеропорти не мають достатньої гнучкості в експлуатаційних витратах, але також мають капітальні витрати, які в основному фіксовані, нинішня криза представляє безпрецедентний виклик для фінансової життєздатності аеропортової галузі. Порівняно з прогнозованим базовим рівнем, глобальний дефіцит доходу аеропортів становитиме 83,1 мільярда доларів США у 2021 році та додаткові 60,8 мільярда доларів США у 2022 році.

Криза COVID-19 та її наслідки продовжували серйозно впливати на доходи аеропортів у 2021 році. Зараз підраховано, що в усьому світі аеропорти втратили понад 83,1 мільярда доларів США доходів у 2021 році. Відбулося подвійне скорочення (48,9%) очікуваних доходів аеропортів на 2021 рік у порівнянні з прогнозованим базовим рівнем. Порівняно з 2019 роком доходи аеропортів зменшались на 45,2% [72].

Близький Схід та Азійсько-Тихоокеанський регіон залишаються найбільш постраждалими у відносному вимірі регіонами, у яких у 2021 році спостерігалось зниження відповідно на 69,7% та 60,9% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (-66,3% та -57,5% порівняно з рівнями 2019 року).

Європа, найбільш постраждалий регіон в абсолютному вираженні, втратила понад 32,3 мільярда доларів США доходів до кінця 2021 року порівняно з прогнозованим базовим рівнем (29,4 мільярда доларів США порівняно з 2019 роком), (табл. 1.1):

Таблиця 1.1

Вплив кризи COVID-19 на доходи аеропортів за регіонами  
в 2021 році та прогнози на 2022 рік

Регіон	Розраховано в умовах COVID-19, млн. дол. США	
	2021	2022
Роки		
Африка	2,258	2,770
Азіатсько-Тихоокеанський регіон	17,757	24,228
Європа	26,054	40,224
Латинська Америка, Карибський басейн	6,697	8,043
Середній Схід	4,690	9,220
Північна Америка	29,352	30,553
<b>Світ</b>	<b>86,809</b>	<b>115,038</b>
<b>Очікувана втрата доходу порівняно з прогнозованим базовим рівнем, (%)</b>		
Африка	-1,931 (-46,1%)	-1,774 (-39,0%)
Азіатсько-Тихоокеанський регіон	-27,643 (-60,%)	-23,106 (-48,8%)
Європа	-32,259 (-55,3%)	-19,543 (-32,7%)
Латинська Америка, Карибський басейн	-3,576 (-34,8%)	-2,627 (-24,6%)
Середній Схід	-10,795 (-69,7%)	-7,018 (-43,2%)
Північна Америка	-6,861 (-18,9%)	-6,693 (-18,0%)
<b>Світ</b>	<b>-83,065 (-48,9%)</b>	<b>-60,761 (-34,6%)</b>

Примітка. Складено автором за даними Airports Council International (ACI).

Показники доходів в Африці були трохи кращими, ніж глобальні показники в 2021 році, зафіксувавши зниження на 46,1% її доходів порівняно з прогнозованим

базовим рівнем (на 37,3% менше від рівня 2019 року), або абсолютну втрату майже на 2 мільярди доларів США.

Північна Америка та Латинська Америка та Карибський басейн відновилися швидше, ніж інші регіони у 2021 році. У цих регіонах у 2021 році було зафіксовано зниження на 18,9% та 34,8% відповідно порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 14,2% та 30,2% порівняно з 2019 роком) [72].

За прогнозними даними до спалаху COVID-19 у 2022 році аеропортова галузь принесе понад 175,8 мільярдів доларів США. Однак вплив кризи COVID-19 на доходи аеропортів триватиме й у 2022 році, зменшуючи їх на додаткові 60,8 доларів США. млрд., або 34,6%, порівняно з прогнозованим базовим рівнем. Доходи аеропортів у 2022 році, за прогнозами, досягнуть лише 72,6% від рівня 2019 року.

Прогнозується, що всі регіони досягнуть більше половини своїх базових доходів на 2022 рік. Азійсько-Тихоокеанський регіон і Близький Схід залишаться двома найбільш постраждалими регіонами, при цьому доходи в 2022 році зменшаться на 48,8% і 43,2% відповідно до прогнозованого базового рівня. Вабсолютному вираженні Азійсько-Тихоокеанський регіон та Європа зафіксують найбільші втрати серед регіонів у 2022 році, поступившись відповідно 23,1 мільярда доларів США та 19,5 мільярдів доларів США, незважаючи на значне відновлення Європи протягом року.

За прогнозними даними в 2022 році в Африці буде продовжено показники доходів вище середнього. До кінця року в регіоні, за прогнозами, зменшиться на 39% своїх доходів порівняно з прогнозованим базовим рівнем (на 23,1% менше, ніж у 2019 році).

Очікується, що Північна Америка та Латинська Америка та Карибський басейн продовжуватимуть працювати краще, ніж будь-який інший регіон у 2022 році. Прогнозується, що вони отримають 18,0% та 24,6% дефіциту відповідно в порівнянні з прогнозованим базовим рівнем (зниження на 10,7% та 16,2% порівняно з 2019 роком) [72].

## Висновки до розділу 1

Таким чином, за допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення та розвиток міжнародного повітряного права. Ведучими серед них є ICAO та IATA, які вже багато років сприяють стабільному та безпечному розвитку міжнародного повітряного транспорту у світі. Таким чином, під безпосереднім контролем ICAO та IATA знаходиться близько 95% пасажирських авіаперевезень у всьому світі.

Існує два основних види авіаперевезень – внутрішні та міжнародні. У свою чергу, внутрішні авіаперевезення – це вид транспорту, на якому пункт відправлення та призначення, а також усі посадкові майданчики розташовані в одній країні. До міжнародних повітряних повідомлень відносяться пункти відправлення та призначення, незалежно від того, чи є перерви в русі або перевалки, що знаходяться в кількох країнах, якщо місце посадки знаходиться за кордоном.

Повітряний транспорт є одним із пріоритетних напрямів економіки, що забезпечує ефективний розвиток зовнішньої торгівлі, задоволення потреб населення та забезпечення економічних інтересів міжнародного ринку.

Нищівний і безпрецедентний вплив глобальної пандемії COVID-19 і подальших обмежень на поїздки на індустрію аеропортів і всю екосистему повітряного транспорту тепер добре відомі. В результаті загальна кількість пасажирів у світі за рік різко впала. Такого спаду з 2019 року світові аеропорти не бачили з 1997 року. COVID-19 залишається екзистенційною кризою для аеропортів, авіакомпаній та їхніх комерційних партнерів. Навіть із масовими зусиллями щодо вакцинації світовий ринок подорожей залишається значно нижчим рівня до COVID-19. Тим не менш, відновлення відбувається нерівномірно. Внутрішні ринки відновлюються набагато швидше, ніж міжнародні пасажирські ринки. Відновлення також є регіонально нерівномірним. Незважаючи на запізніле відновлення порівняно з попередніми прогнозами та невдачу, викликану хвилею Омікрону, тенденція до поступового відновлення та послаблення обмежень на поїздки вселяє новий оптимізм.

## РОЗДІЛ 2

### ТРАНСФОРМАЦІЯ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ПАНДЕМІЇ

#### **2.1.Світовий ринок авіаційних послуг: обсяги, структура та динаміка в контексті боротьби з коронавірусом**

Після найгіршого року для авіаційної промисловості (зниження глобального пасажиропотоку на 66%) у 2021 році відновлення трафіку було повільним через обмеження на міжнародні подорожі. Однак після минулорічного періоду карантину споживча довіра відновилася, а накопичений дохід споживачів підтримав відновлення внутрішніх подорожей.

Повітряний транспорт є ключем до глобального економічного розвитку. Ця широка економічна вигода підкріплюється як прямими зв'язками між містами, що забезпечують потік товарів, людей, капіталу, технологій та ідей, так і зниженням витрат на повітряний транспорт.

Протягом 2021 року було очевидно, що після скасування обмежень люди прагнуть повернутися в небо. Варіанти вірусу, такі як Delta і Omicron, створили проблеми для відновлення. Однак чіткий рівень відкладеного попиту та загальне відновлення світової економіки вселяють оптимізм щодо того, що відновлення триватиме швидко. Більш глобально скоординований підхід як до розгортання вакцини, так і до паспортів для подорожей по здоров'ю має важливе значення для якнайшвидшого одужання.

З фінансової точки зору, 2021 рік приніс глобальні втрати авіакомпаній у розмірі 51 мільярда доларів. Незважаючи на значне покращення втрати в 137 мільярдів доларів у 2020 році, вони все ще є другими за величиною втратою в історії. Проте широкомасштабним збоям авіакомпаній здебільшого продовжує запобігати величезний рівень державної підтримки, який зараз перевищує 240 мільярдів доларів з початку кризи [73].



Відновлення авіап перевезень було суттєвим, але воно також було географічно різним. Кількість пасажирів у світі зросла майже на 30% до 2,3 мільярдів у 2021 році, однак це залишається трохи більше половини з 4,5 мільярдів пасажирів у 2019 році. IATA очікує, що настане 2024 рік, перш ніж показники повернуться до рівня 2019 року. Це відновлення було зумовлено головним чином великими внутрішніми ринками (включаючи США, Китай, Росію, Бразилію), а в другій половині року — відновленням на європейському ринку, оскільки переваги паспорта вакцин ЄС та відновлення роботи можна було побачити трансатлантичні подорожі. Найбільше занепокоєння продовжує викликати азійсько-тихоокеанський ринок, де суворі обмеження на подорожі призвели до того, що рівень трафіку залишився на 70% нижче рівня 2019 року [73] (рис. 2.1.):

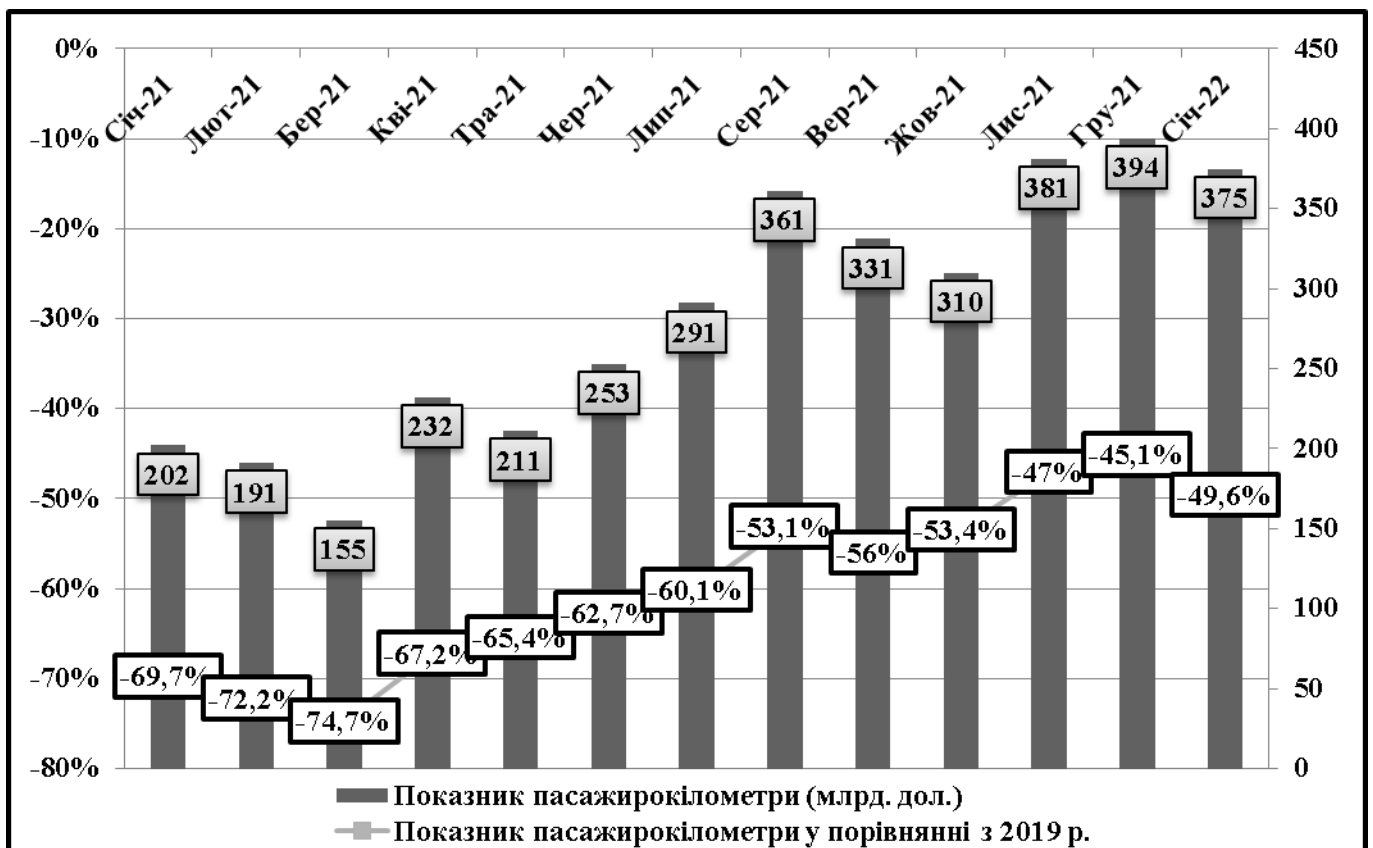


Рис. 2.1. Динаміка та темпи падіння показників пасажирокілометрів у світі в січні 2021 по січень 2022 року, (млрд. дол. США; %).

Примітка. Побудовано автором за даними ICAO, IATA, OAG.

Світовий пасажиропотік скоротився на -49,6% у січні 2022 року (порівняно з 2019 роком), що на 4,5% менше, ніж у попередньому місяці. Початок 2022 року був вражений поширенням вірусу Omicron по всьому світу. Відновлення авіаперевезень спостерігалось, що було порушено суворішими обмеженнями на поїздки та скасуванням рейсів. Послаблення на кількох ринках сприяло загальному погіршенню ситуації, наприклад, на внутрішньому ринку США та Індії, а також міжнародні подорожі Близьким Сходом та Північною Америкою [73].

Потужність у всьому світі впала на -37,7% у січні 2022 року (порівняно з 2019 роком), що на 0,1 процентного пункту менше, ніж у попередньому місяці (-37,6%). З ознаками послаблення обмежень проти спалаху Omicron, очікується, що лютенева потужність покращиться до -37,2% порівняно з рівнем 2019 року (рис. 2.2.):

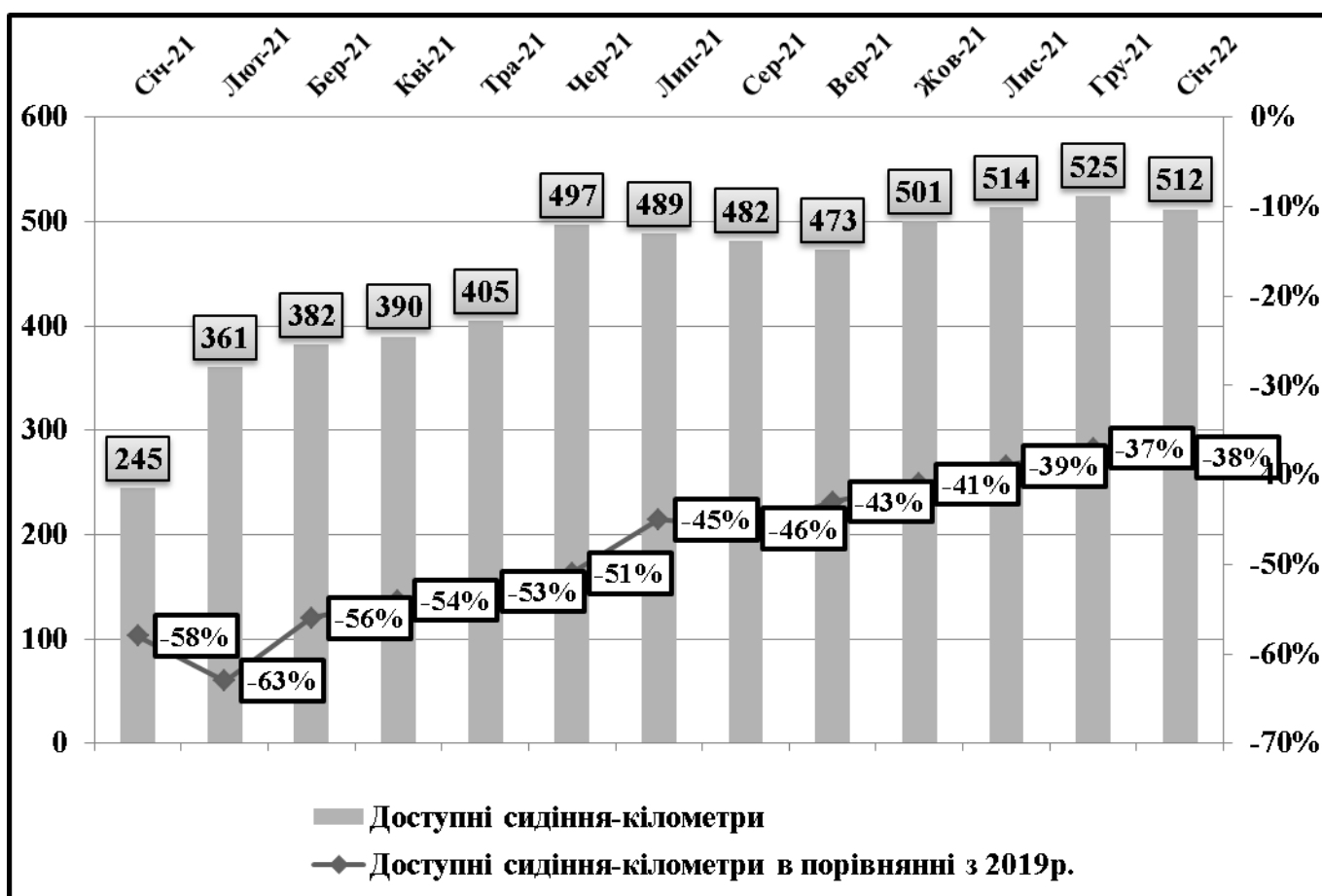


Рис. 2.2. Динаміка та темпи падіння доступних місць для сидіння у світі в січні 2021 по січень 2022 року, (пас./км; %).

Примітка. Побудовано автором за даними ICAO, IATA, OAG.

У грудні 2021 року кількість міжнародних пасажирів скоротилася на -54,1% (порівняно з 2019 роком), що на 1,7 процентного пункту більше, ніж у попередньому місяці. Відновлення міжнародних подорожей почало поступово зростати з літа, але кількість міжнародних пасажирів у 2021 році все ще була значно нижчою за рівень 2019 року. Відновлення кількості міжнародних туристів спостерігалось за аналогічною тенденцією, однак до кінця року на тлі спалаху Omicron воно погіршилося [72] (рис. 2.3.):

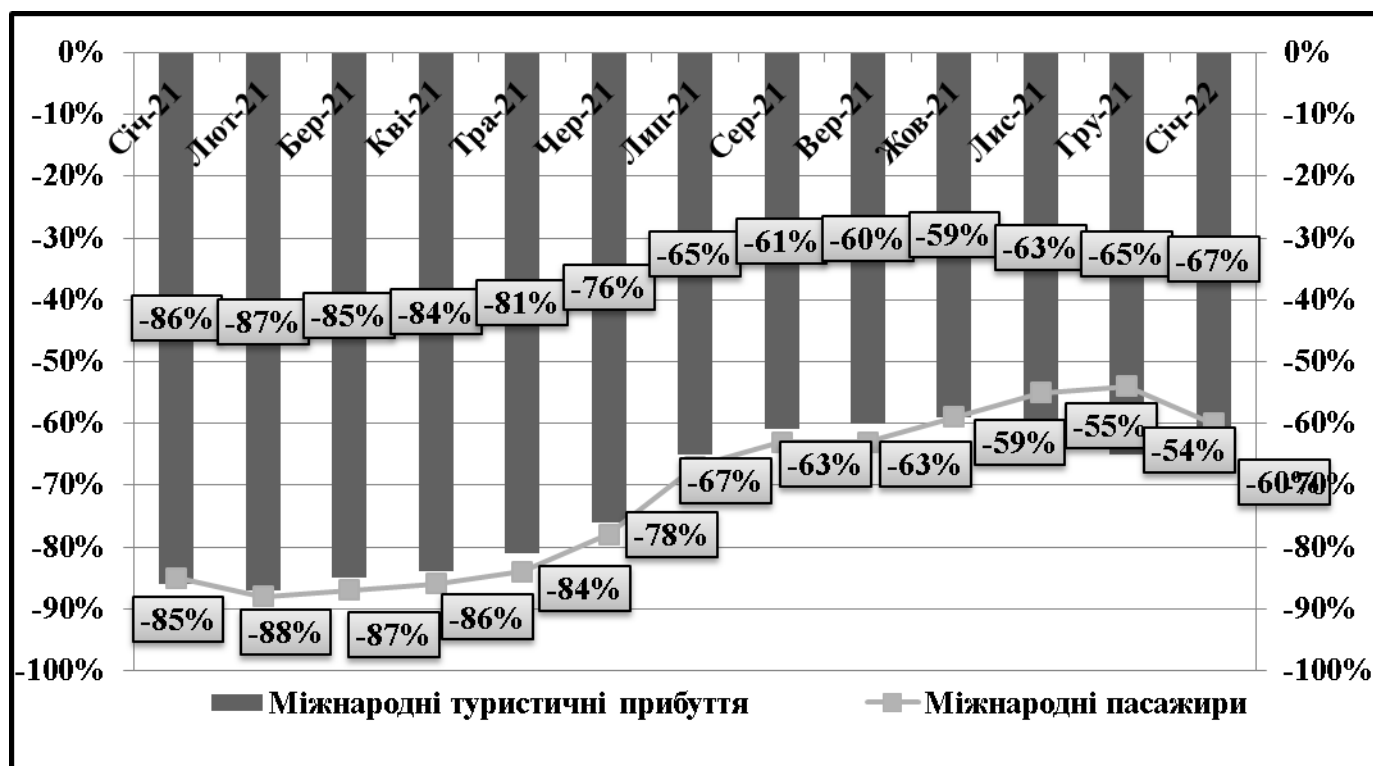


Рис. 2.3. Динаміка міжнародних пасажирів в порівнянні з міжнародним прибуттями туристів світу в січні 2021 по січень 2022 року, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними ICAO, IATA, OAG.

Пандемія була надзвичайно складною для лізингодавців літаків, але криза показала стійкість бізнес-моделі лізингу. Великі, добре керовані орендодавці вміло впоралися зі своїми проблемами ліквідності та були важливими партнерами у підтримці своїх клієнтів авіакомпаній у період кризи. Ця підтримка протягом останніх двох років поглибила та зміцнила відносини між орендодавцями та авіакомпаніями [68].

Баланси авіакомпаній були знищені пандемією, і більшість авіакомпаній будуть мати серйозні обмеження капіталу в доступному для огляду майбутньому. Як наслідок, орендодавці набрали більшого значення у фінансуванні нових поставок.

Немає більшого доказу привабливості лізингу літаків, ніж 21 мільярд доларів незабезпеченого фінансування на ринках капіталу, які AerCap змогла залучити під час завершення транзакції GECAS, збільшення боргу, яке було більш ніж втричі перевищено. AerCap не самотній у доступі до ринків незабезпечених облігацій за дуже привабливими ставками. Орендодавці інвестиційного класу, включаючи Air Lease Corporation, Aircastle, Aviation Capital Group, Avolon, BOC Aviation, DAE Capital і SMBC Aviation Capital, успішно залучили незабезпечені облігації протягом 2021 року, а протягом 2021 року орендодавці залучили понад 32 мільярди доларів.

Збільшений обсяг і спред відсоткових ставок, досягнутий кожним з цих лізингодавців інвестиційного рівня, підкреслюють як довіру інвестиційної спільноти до моделі лізингу, так і говорять про зрілість авіації як класу інвестованих активів. Навіть коли ми рухаємося до середовища зростання процентних ставок, у спільноті лізингодавців широко розповсюджується переконання, що буде продовжена здатність отримувати привабливі спреди на незабезпечений борг для великомасштабних, добре керованих лізингових платформ [68].

Традиційний ринок авіаційних банківських послуг, який скоротився через кризу в 2020 році, обережно повернувся в 2021 році. Ми також спостерігали появу низки нових нетрадиційних платформ кредитування, оскільки інвестори прагнули грати в різних частинах столиці. Буде цікаво спостерігати, як розвиватиметься ця тенденція. Ринок сек'юритизації, забезпеченої авіаційними активами (ABS), який став ключовим стовпом фінансування авіації, що фінансує закупівлю літаків у розмірі 10 мільярдів доларів у 2019 році, фактично припинився в березні 2020 року. Його повернення в 2021 році було багато сподівань, але мало хто передбачав, наскільки сильний ринок повернувся б із ревом. Його швидке повернення є довгоочікуваною історією успіху [72].

Структурні покращення, пов'язані з коефіцієнтами покриття боргів, і більший акцент на якісних портфелях привели до того, що у 2021 році було здійснено чотирнадцять транзакцій загальною вартістю понад 8,5 мільярдів доларів, що поступається лише 2019 році за масштабом. Хоча більшість цих транзакцій були угодами, орієнтованими на борг, і ми ще не повернулися до структур E-Note, які можна було торгувати до COVID, існує переконання, що інвестори суттєво повернуться до продукту в 2022 році.

Авіакомпанії переживають нерівномірне відновлення після пандемії. Регіони з великими внутрішніми ринками, швидшою вакцинацією та меншою обмежувальною державною політикою продовжуватимуть відновлюватися швидше, ніж решта світу. Очікується, що фінансові показники в усіх регіонах покращаться у 2022 р. порівняно з 2021 р. Проте чистий збиток збережеться до 2022 р. і становитиме лише п'яту частину збитку у 2021 р. Прогнозується, що північноамериканські авіакомпанії повернуться до прибутковості у 2022 р. [73].

Основний внутрішній ринок США, що швидко зростає, продовжить підтримувати зростання в 2022 році. Крім того, відбудеться збільшення регіональних перевезень (з Північної Америки до Латинської Америки) та відновлення поїздок до Північної Атлантики. Прогнозується, що чистий прибуток досягне \$9,9 млрд 2022 року. Відновлення внутрішньо європейського ринку також прискориться, але авіакомпанії у регіоні залежать від середньомагістральних/дальномагістральних міжнародних рейсів. Таким чином, чисті збитки регіону оцінюються у 20,9 млрд. доларів у 2021 році. Проте наступного року прогнозується зниження чистих збитків до 9,2 млрд. доларів [74].

Авіакомпанії Азійсько-Тихоокеанського регіону постраждали від репресій з боку уряду, оскільки обмеження залишаються дуже жорсткими, а вакцинація проводиться нерівномірно та повільніше, ніж у Європі та Північній Америці. З іншого боку, внутрішній ринок Китаю сильний, і авіакомпанії країни почали отримувати хороші прибутку. Крім того, роль регіону як виробничого центру сприяє отриманню доходів місцевих авіакомпаній від вантажоперевезень. Загалом чисті збитки у 2022 році, за прогнозами, скоротяться до 2,4 млрд. доларів з 11,2 млрд.

доларів. Залежність близькосхідних авіакомпаній від міжнародних стикувальних рейсів і відсутність великих внутрішніх ринків затримує відновлення регіону.

За прогнозними даними близькосхідні авіакомпанії зазнають збитків у розмірі 6,8 млрд доларів та 4,6 млрд доларів у 2021 та 2022 роках відповідно. У Латинській Америці міжрегіональні перевезення швидко відновлюються, але фінансові показники повільно покращуються, оскільки деякі авіакомпанії у регіоні перебувають у процесі реструктуризації. У 2022 році регіон зазнає чистих збитків у розмірі 3,7 мільярда доларів. Африка відстає від інших регіонів у запровадженні вакцини, що впливає на відновлення міжнародних поїздок. Очікується, що авіакомпанії регіону зазнають чистих збитків у розмірі 1,5 млрд доларів у 2022 році та 1,9 млрд доларів у 2021 році [72].

Щодо вильотів літаків, то 15 найкращих аеропортів повідомили про загальне падіння на -13,9% у порівнянні з 2019 роком (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

ТОП-15 аеропортів світу за вильотами літаків  
у 2021 році в порівнянні з 2019 роком

Аеропорти (ранжування за кількістю вильотів)	Вильоти	в порівнянні з 2019
Атланта, Джорджія, США (ATL)	28,446	-20,9%
Чикаго, штат Іллінойс, США (ORD)	27,123	-17,8%
Даллас/Форт-Ворт, Техас, США (DFW)	26,729	-4,7%
Денвер, США (DEN)	22,599	-6,2%
Лос-Анджелес, Каліфорнія, США (LAX)	22,592	-20,6%
Майамі, Флорида, США (MIA)	20,527	6,3%
Лас-Вегас Невада, США (LAS)	20,404	11,8%
Шарлотта, Північна Кароліна, США (CLT)	19,781	-15,0%
Фенікс, Аризона, США (PHX)	16,908	-9,3%
Токіо, Японія (HND)	16,141	-16,6%
Гуанчжоу, CN (CAN)	16,115	-23,4%
Х'юстон, Техас, США (IAH)	15,895	-19,6%
Нью-Йорк, Нью-Йорк, США (JFK)	15,751	-13,9%
Шанхай, CN (PVG)	14,868	-32,3%
Сіетл, штат Вашингтон, США (SEA)	14,639	-16,2%

Примітка. Складено автором за даними ICAO, IATA, OAG.

Усі, крім трьох з них, були аеропортами США. Атланта обігнала Чикаго і стала першою, незважаючи на двозначне падіння на -20,9%. Майамі та Лас-Вегас були єдиними аеропортами, які зафіксували зростання на +6,3% і +11,8% відповідно[71].

З точки зору пасажирів, 15 найкращих аеропортів зафіксували загальне падіння на -27,8% у порівнянні з 2019 роком. Аеропорти США продовжували домінувати в списку, з 9 у 15 найкращих. Атланта залишилася 1-м зі зниженням на -25,4%. Чикаго та Маямі зафіксували найменше зниження -4,9% і -4,8% відповідно. Найбільше падіння зафіксовано в Гуанчжоу та Дубаї – на -50,5% і -50,1% відповідно [71] (табл. 2.2):

Таблиця 2.2

ТОП-15 аеропортів світу за кількістю пасажирів  
у 2021 році в порівнянні з 2019 роком

<b>Аеропорти (ранжування за кількістю пасажирів)</b>	<b>Пасажирів</b>	<b>2021/2019</b>
Атланта, Джорджія, США (ATL)	3,009,081	-25,4%
Чикаго, штат Іллінойс, США (ORD)	2,618,990	-4,9%
Даллас/Форт-Ворт, Техас, США (DFW)	2,391,449	-12,9%
Денвер, США (DEN)	2,132,409	-13,2%
Майамі, Флорида, США (MIA)	1,997,391	-4,8%
Лос-Анджелес, Каліфорнія, США (LAX)	1,979,904	-41,3%
Дубай, АЕ (DXB)	1,962,454	-50,1%
Орlando, Флорида, США (MCO)	1,738,484	-15,6%
Стамбул, TR (IST)	1,733,169	-32,5%
Мехіко, МХ (MEX)	1,624,744	-17,8%
Лас-Вегас Невада, США (LAS)	1,576,217	-19,6%
Нью-Делі, Індія (DEL)	1,518,306	-49,0%
Гуанчжоу, CN (CAN)	1,505,363	-50,5%
Фенікс, Аризона, США (PHX)	1,503,942	-18,6%
Сан-Паулу, Британія (ГРУ)	1,470,629	-26,9%

Примітка. Складено автором за даними ICAO, IATA, OAG.

У 2020 році у світі щонайменше 31 авіакомпанія припинила свою діяльність чи оголосила про банкрутство або збанкрутувала, причому це були лоукостери або регіональні авіакомпанії (табл. 2.3):

## Збанкрутілі авіакомпанії у 2020 році через пандемію

Авіакомпанії	Країна/регіон	Дата
Trans States Airlines	США	1 квітня 2020 року
Compass Airlines	США	7 квітня 2020 року
Ravn	США	Квітень 2020 року
Miami Air International	США	8 травня 2020 року
Shoreline Aviation	США	1 квітня 2020 року
ExpressJet	США	30 вересня 2020 року
Air Italy	Італія	26 лютого 2020 року
Ernest Airlines	Італія	13 січня 2020 року
Flybe	Великобританія	5 березня 2020 року
Germanwings	Німеччина	7 квітня 2020 року
German Airways	Німеччина	22 квітня 2020 року
SunExpress Deutschland	Німеччина	26 червня 2020 року
LEVEL Europe	Австрія	18 червня 2020 року
Jet time	Данія	21 липня 2020 року
Go2Sky	Словаччина	21 серпня 2020 року
Montenegro Airlines	Республіка Чорногорія	24 грудня 2020 року
AtlasGlobal	Туреччина	12 лютого 2020 року
Cathay Dragon	Гонконг, Китай	21 жовтня 2020 року
NokScoot	Таїланд	24 червня 2020 року
Air Asia Japan	Японія	5 жовтня 2020 року
Palestinian Airlines	Палестини	29 грудня 2020 року
Tigerair Australia	Австралія	5 серпня 2020 року
South African airways	Південна Африка	6 квітня 2020 року
South African express	Південна Африка	29 квітня 2020 року
Avianca Perú	Перу	10 травня 2020 року
TAME EP	Еквадор	19 травня 2020 року
Flyest	Аргентина	10 червня 2020 року
LATAM Argentina	Аргентина	19 травня 2020 року
Leeward Islands Air Transport	Антигуа	27 червня 2020 року

Примітка. Складено автором за даними ACI World.

За даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) загальні витрати авіакомпаній у 2021 році в розмірі 47,7 мільярдів доларів (маржа чистого прибутку -10,4%). Вцілому оцінка чистих збитків галузі сягає 126,4 мільярда доларів у 2020 році (маржа чистого прибутку - 33,9%). Ця криза є набагато тривалішою й глибшою, ніж очікувалося. Але на внутрішньодержавних ринках, де характерна стійкість авіації демонструватиметься підйом авіаперевезень на подорожі в межах країни. Однак, введені урядом обмеження пригнічують основний попит на міжнародні перевезення. Незважаючи на те, що в 2021 році 2,4 мільярда людей



здійснили авіаперельоти, все ж авіакомпанії зазнають збитків ще на 81 мільярд доларів [66].

Втрати в галузі в 2021 році становлять 81 мільярд доларів проти 149 мільярдів доларів у 2020 році. Урядові заходи фінансової допомоги підтримують авіакомпанії, запобігаючи масовому банкрутству. Авіапромисловість відновиться, але буде потрібно більше державних заходів, зокрема у формі програм підтримки зайнятості працівників. Через урядові заходи з надання допомоги, скорочення витрат та вартість акцій на фондовому ринку дали можливість деяким компаніям подолати кризу. Компаніям з меншою амортизацією необхідно буде залучити інвестиції.

Це збільшить борговий тягар галузі, який зріс на 220 мільярдів доларів до 651 мільярда доларів. Уряди відіграють певну роль у забезпеченні заходів з надання допомоги, які забезпечують збереження важливих працівників і навичок для успішного перезапуску та відновлення галузі. Такі захворювання, як COVID-19, становлять ризик для людей, які подорожують, оскільки вони передаються від людини до людини. Тому важливо, щоб усі зацікавлені сторони допомогли обмежити його поширення повітряним транспортом [66].

Окрім авіакомпаній, уряди також надають підтримку аеропортам, вантажним авіакомпаніям, авіації загального користування, робітникам тощо. У таблиці 2.4 наведено заходи щодо підтримки аеропортів, вантажо-перевізників та авіації загального призначення та працівників відповідно.

Отже, незважаючи на ризики зниження, галузь залишається впевненою, що потенціал для відновлення до рівня 2019 року протягом двох-трьох років можна передбачити, не дивлячись на невдачу від хвилі Omicron. Безсумнівно, багато мандрівників прагнуть відновити подорож. Завдяки комбінації «недотримання відпустки» та підвищення довіри до авіаперельотів завдяки підвищенню вакцинації та заходам безпеки, послаблення обмежень на подорожі допоможе підвищити схильність до авіаперельотів та сприятиме відновленню галузі. Оскільки все більше країн роблять кроки до повернення до певної нормальності, скасування майже всіх заходів щодо охорони здоров'я та обмежень на поїздки прогнозують потенційний сплеск попиту на авіаперевезення у другій половині 2022 року.

## **2.2. Аналіз діяльності та особливості функціонування міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг**

У 2020 році пандемія COVID-19 охопила весь світ і справила значний вплив на глобальне суспільство та основні галузі. Станом на вересень 2021 року пандемія COVID-19 охопила понад 200 країн світу, зафіксовано понад 23 мільйони підтверджених випадків, що спричинило понад 470 мільйонів смертей. Авіакомпанія вразлива до великих зовнішніх подій, таких як енергетична криза та серйозні проблеми охорони здоров'я. Це справило величезний вплив на світову індустрію цивільної авіації.

Поряд із людською трагедією, криза також призвела до фінансового збитку світовій економіці, торгівлі та мобільності. Практично всі аспекти економічної та соціальної діяльності були і залишаються в стані глибокої кризи.

Ринок міжнародних авіаперевезень до кризи COVID-19 характеризувався підвищенням рівня глобалізації, інтеграції та цифровізації. Це виявилось у діяльності глобальних авіаційних альянсів, появі нових форм економічних відносин між різними суб'єктами ринку авіаперевезень, розширенні спектра послуг та міжнародних систем бронювання та продажів, створенні єдиного інформаційного простору для взаємодіючих учасників та ін. Водночас, посилилася загроза втрати національних ринків через активне проникнення транснаціональних та лоукостних іноземних авіакомпаній. Авіакомпанії повинні щодня перевіряти санітарні вимоги країн прибуття спільно з міністерствами закордонних справ, охорони здоров'я та іншими органами. У Великобританії влада запровадила останні обмеження, які торкнулися десятків перевізників та туристичних компаній, які організують відпочинок в Іспанії, у зв'язку із запровадженням 14-денного карантину. 2020 негативно позначився на всьому, що полегшило життя пасажирів, повернуло людям масу бюрократичних процедур, і їм доведеться з цим якийсь час миритися. Проте, для подальшого планування своєї роботи перевізникам необхідно розуміти, які ще обмеження на них чекають - і де саме.

Коли криза «накрила» майже всіх, понад 70 000 літаків по всьому світу перестали експлуатуватися. З того часу авіакомпанії повільно піднімають свої літаки у повітря. Нині близько 46% літаків у світі не літають. Азія лідирує за використанням флоту — там не літає лише 37% літаків. У Північній Америці – 40%. Багато американських авіакомпаній продовжують обслуговувати більшу частину авіапарку, фактично не залучаючи його для польотів. Станом на кінець липня в Європі активно використовувалося лише близько 4500 літаків. Тобто 54% флоту все ще перебуває на землі. Справжньою зіркою позитивної динаміки у цьому плані зараз є Європа. Європа відновлює рейси надто швидко, швидше ніж інші частини світу. Європейські авіакомпанії додають дедалі більше місць щотижня. Проте європейський ринок специфічний тим, що залежить від сезону. Більшість європейців вважають за краще літати влітку [70].

Доходи світової галузі авіакомпаній знижувалися протягом п'яти років до 2021 року, незважаючи на сильне макроекономічне середовище протягом більшої частини останніх п'яти років, оскільки економіка росла і ціни на нафту стабільно зростали протягом більшої частини періоду від мінімуму 2016 року. Підвищення цін на нафту дозволило операторам вводити надбавки на паливо. Це компенсувало уповільнення зростання в Китаї та слабке економічне зростання в Європі, в той час як подальше підвищення курсу долара США призвело до обмеженого міжнародного попиту на кількох найбільших операторів галузі [73].

Позаминулий рік ознаменував кінець десятиліття стабільного зростання світового пасажиропотоку. Триваюча пандемія COVID-19 привела до того, що аеропорти в усьому світі практично зупинилися у другому кварталі 2020 року, що призвело до втрати трафіку аеропортів - і доходів - у всіх регіонах. Хоча з тих пір багато країн почали поступово відновлювати авіа-галузь і знову вступили з наступними хвилями інфекцій, і кілька юрисдикцій вирішили знову ввести часткові карантини. Таким країнам, як Франція, Польща, Канада, Індія та Чилі, довелося посилити або відновити часткові карантини, щоб контролювати поширення другої, третьої чи навіть четвертої хвилі інфекції. Незважаючи на те, що більшість країн відійшли від всеохоплюючого карантину і тепер намагаються обмежити інфекції за

допомогою цілеспрямованих і менш руйнівних обмежень, більшість юрисдикцій зберегли частково або повністю обмежувальні правила, що стосуються міжнародних поїздок, включаючи самокарантин після прибуття [67].

У цьому контексті ACI World підготував останні оцінки впливу на пасажиропотік. Аналізуючи 2020 рік, можна сказати, що вплив кризи COVID-19 вилучив понад 1 мільярд пасажирів за весь 2020 рік у порівнянні з прогнозованим базовим рівнем (прогноз до COVID-19 на 2020 рік), що означає зниження на 64,6% світового пасажиропотоку. Порівняно з рівнем 2019 року зниження зафіксоване на 63,3% [72].

Таблиця 2.4

Оцінка впливу на пасажиропотік через пандемію COVID-19  
в 2020-2021рр. (млн. пас.)

Регіон	2020р.		2021р.	
<b>Прогнозований вихідний рівень до COVID-19</b>				
Африканський	244		263	
Азійсько-Тихоокеанський	3,505		3,660	
Європейський	2,502		2,565	
Латинська Америка та Кариби	708		737	
Середній схід	431		453	
Північна Америка	2,089		2,152	
Всього в світі	9,480		9,830	
<b>Розраховано в умовах COVID-19</b>				
Африканський	79		116	
Азійсько-Тихоокеанський	1.356		2.186	
Європейський	739		1.075	
Латинська Америка та Кариби	275		377	
Середній схід	127		186	
Північна Америка	783		1.216	
Всього в світі	3.359		5.157	
<b>Приблизні втрати трафіку через COVID-19</b>				
	<b>н.в.</b>	<b>%</b>	<b>н.в.</b>	<b>%</b>
Африканський	-165	-67,6	-147	-55,8
Азійсько-Тихоокеанський	-2,148	-61,3	-1,474	-40,3
Європейський	-1,764	-70,5	-1,490	-58,1
Латинська Америка та Кариби	-433	-61,1	-360	-48,8
Середній схід	-304	-70,5	-267	-58,9
Північна Америка	-1,307	-62,5	-936	-43,5
Всього в світі	-6,121	-64,6	-4,673	-47,5

Примітка. Складено автором за даними ACI World.

Європа та Близький Схід були двома найбільш постраждалими регіонами з подібним зниженням на 5% порівняно з прогнозованим базовим рівнем.

Після того, як Азійсько-Тихоокеанський регіон постраждав першим, Азійсько-Тихоокеанський регіон почав відновлюватися раніше і швидше, ніж інші регіони – переважно завдяки значному внутрішньому ринку Китаю і завершив 2020 рік зі зниженням на 61,3% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (зниження на 59,8% порівняно з рівнем 2019 року). Однак Азійсько-Тихоокеанський регіон зафіксував найвищі втрати трафіку серед усіх регіонів із втратою 2,15 мільярда пасажирів у 2020 році порівняно з прогнозованим базовим рівнем. Латинська Америка та Карибський басейн зазнали найменшого впливу з усіх регіонів, які зафіксували зниження на 61,1% порівняно з прогнозованим базовим рівнем (-59,8% порівняно з рівнем 2019 року) [72].

Після «Великого карантину» у квітні 2020 року міжнародний пасажиропотік практично не існував у другій половині 2020 року. Міжнародний пасажиропотік завершив рік нижче 1 мільярда пасажирів, що на 75% менше, ніж у 2019 році [73].

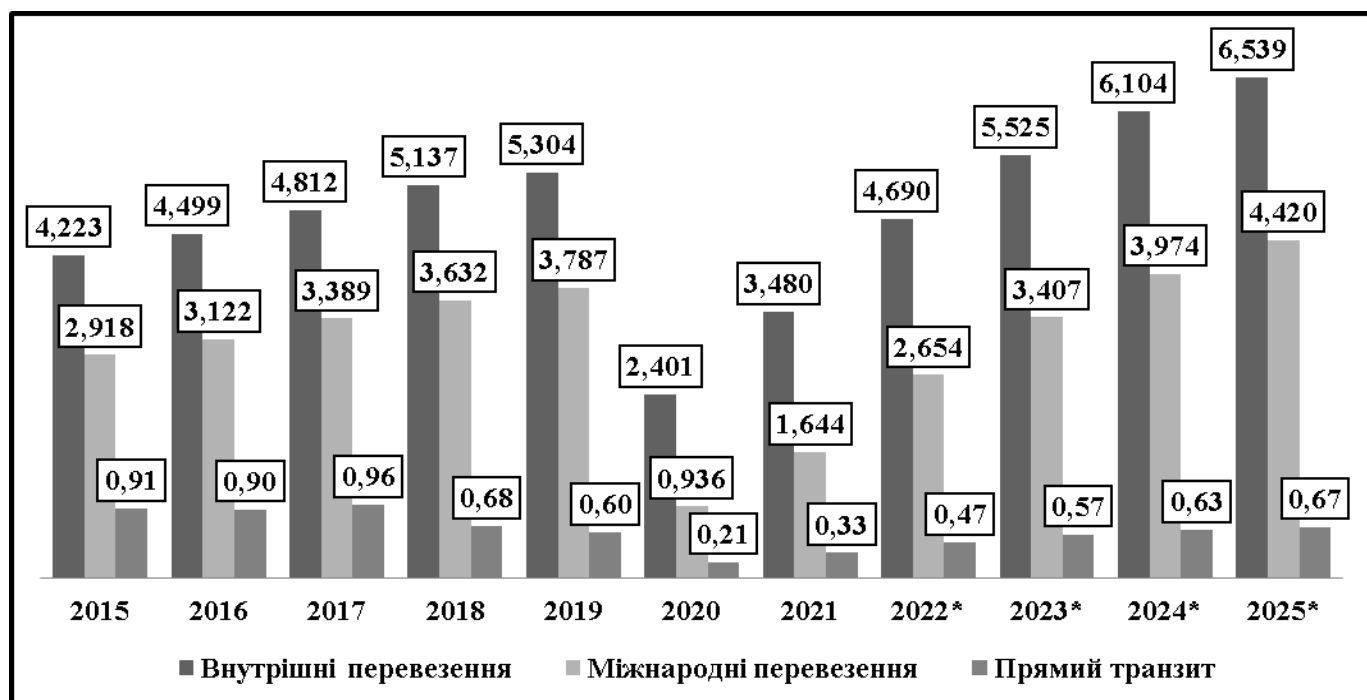


Рис. 2.7. Динаміка глобального пасажиропотоку за видами перевезень пасажирів в 2015-2021рр. та прогноз на 2022-2025рр., (млрд. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

COVID-19 спричинив значну втрату повітряного сполучення. Внаслідок обмежень на поїздки кількість унікальних міст-пар скоротилася вперше після світової фінансової кризи. У 2020 році кількість унікальних пар міст скоротилися на 30%.

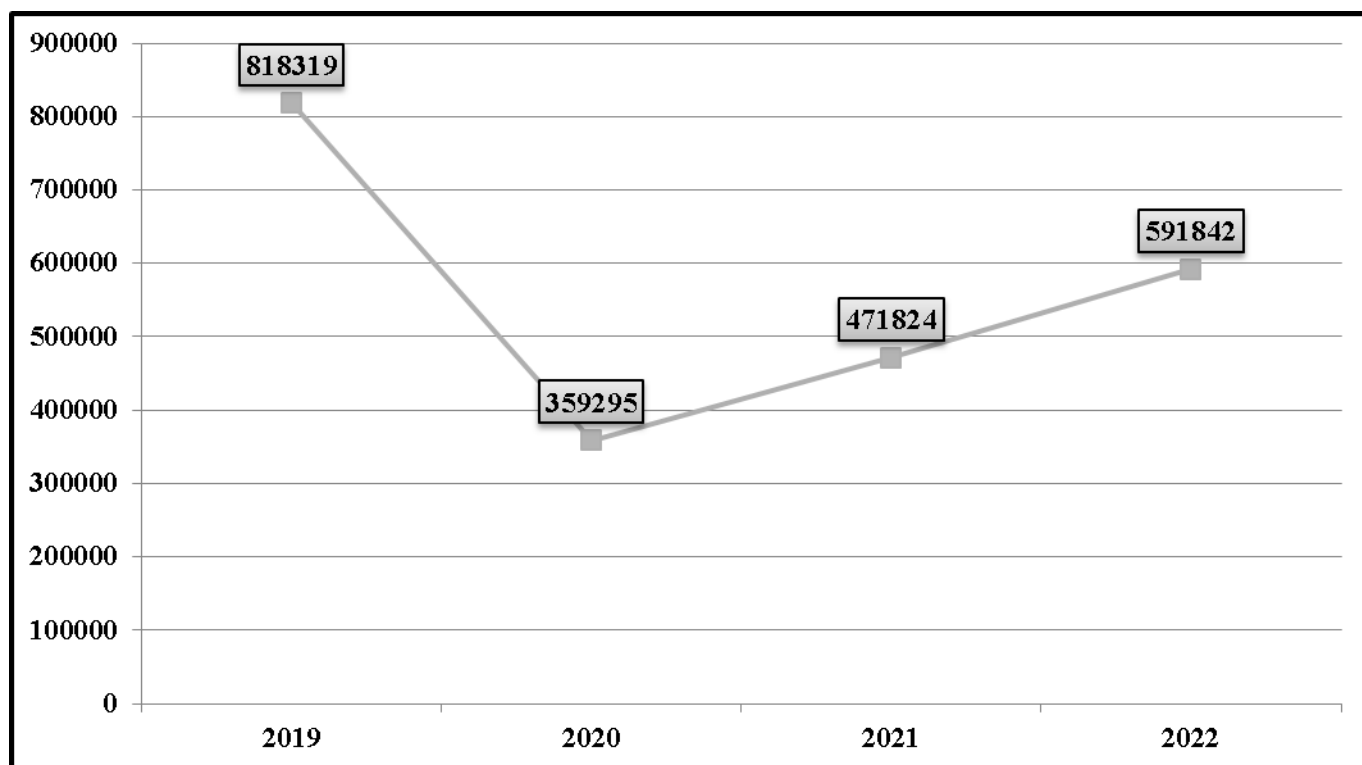


Рис. 2.8. Розмір ринку авіакомпаній світу в 2019-2022 рр.,  
(млрд. дол. США)

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

Багато невизначеності все ще оточує відновлення авіаційної промисловості. Прогнозування шляху до відновлення на цьому етапі все ще вимагає обережності. Незважаючи на те, що найбільша кампанія вакцинації в історії вже триває, значна частина населення світу — в основному в країнах, що розвиваються, і в країнах, що розвиваються — залишається невакцинованою. Хоча можна помітити позитивні ознаки одужання, одужання може бути стерто з появою нового варіанта вірусу COVID-19, який робить вакцини неефективними, повертаючи індустрію та світ на вихід [68].

Незважаючи на ризики зниження, які залишилися, напочатку 2021 року багато експертів галузі прогнозують сплеск подорожей у другій половині року — деякі навіть посилаються на потенційний «повоєнний сплеск» або бум подорожей. Але тепер ми знаємо, що очікуваний сплеск у третьому та четвертому кварталах 2021 року не здійсниться повністю, частково через затримки з скасуванням заходів безпеки та обмежень на поїздки через появу нових кластерів інфекції та загрози поширення таких варіантів, як Дельта варіант.

Однак, безсумнівно, як мандрівники, так і зацікавлені сторони галузі прагнуть відновити подорожі. Багато опитувань споживчих настроїв, проведених на початку 2021 року, показали, що споживачі відчують «позбавлення відпустки». У поєднанні зі зростанням довіри до авіаперевезень, що забезпечується підвищенням рівня вакцинації та заходів безпеки, цей імпульс підвищить схильність до авіаперельотів і сприятиме відновленню галузі [69].



Рис. 2.9. Короткостроковий глобальний прогноз пасажиропотоку в 2022-2026рр., (млрд. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної ради аеропортів (ACI).

Для розгляду потенційної траєкторії відновлення використовуються три сценарії та наступні припущення.

Прогнози руху аеропортів світу (WATF) на 2020–2040 роки: розроблені у грудні 2020 року та опубліковані у січні 2021 року та засновані на припущеннях про ефективні вакцини, які значно поширять COVID-19 у другій половині 2021 року та підвищать довіру. на міжнародні рейси та, як наслідок, поступове відновлення парку авіакомпаній. Цей сценарій залишається чинним до 2022 року і далі і залежить від здатності урядів усіх країн стримувати поширення нових типів вірусу [72].

Було розглянуто два сценарії оцінки потенційної траєкторії відновлення з використанням наступних припущень.

Поточний сценарій:

Він передбачає ефективне розповсюдження та впровадження вакцин у країнах, що розвиваються, і в країнах, що розвиваються у 2022 році. Сценарій враховує вплив Omicron наприкінці 2021 року та в першому кварталі 2022 року.

Цей прогноз також передбачає зростання довіри споживачів до відновлення подорожей у 2022 році, розумне відновлення флоту авіакомпаній та постійне послаблення обмежень на міжнародні подорожі.

Він стверджує, що додаткові хвилі зараження можливі в 2022 році, але вони будуть або стримані та обмежені певними регіонами, або менше впливатимуть на попит на авіап перевезення, оскільки світ все більше вчиться «жити з COVID-19».

Песимістичний сценарій:

Цей сценарій передбачає слабший розповсюдження вакцин у 2022 році, особливо в багатьох країнах, що розвиваються, з обмеженим запасом вакцин. Він припускає, що страх перед подорожами все ще присутній серед пасажирів на певних ринках, що економічна слабкість посилюється, а відновлення флоту авіакомпаній відбувається повільно.

Він стверджує, що можливі додаткові хвилі інфекцій, які можуть поширитися на кілька регіонів, і виникнуть труднощі з стримуванням поширення нових варіантів. Нові хвилі зараження торкнуться як вакцинованих, так і невакцинованих популяцій [72].



Відповідно до цих припущень, ACI World прогнозує наступне щодо відновлення пасажиропотоку аеропорту:

Згідно з поточним прогнозом, враховуючи повільніший, ніж очікувалося, четвертий квартал 2021 року та хвилю Omicron, очікується, що світовий пасажиропотік все ще відновиться до рівня 2019 року на початку 2024 року. Загальне відновлення буде в основному зумовлено відновленням внутрішнього пасажиропотоку, але буде гальмуватися повільним відновленням міжнародних поїздок (у 2019 році в усьому світі внутрішні перевезення становили 58% загального пасажиропотоку). У 2023 році рівень пасажирів у світі має досягти 91,7% від рівня 2019 року і перевищити рівень 2019 року на 5% у 2024 році [69].

Очікується, що глобальний внутрішній пасажиропотік досягне рівня 2019 року наприкінці 2023 року, а обсяг перевезень за весь 2023 рік буде на рівні з рівнями 2019 року. Однак для відновлення глобального міжнародного пасажиропотоку знадобиться ще один рік, і він досягне рівня 2019 року лише до четвертого кварталу 2024 року. Повнорічне відновлення до рівня 2019 року для міжнародних пасажирських перевезень відбудеться лише у 2025 році.

Очікується, що на рівні країн-ринків ринки зі значним внутрішнім трафіком відновляться до рівня до COVID-19 у середині 2023-го до кінця 2023 року. Ринки зі значною часткою міжнародного трафіку навряд чи повернуться до рівня 2019 року до 2024 року, деяким доведеться навіть чекати до 2025 року. Через нерівномірну доступність вакцин та погіршення двостороннього економічного відновлення деякі ринки країн, що розвиваються, ймовірно, не зможуть досягти рівня пасажирів у 2019 році до 2025 або 2026 року, особливо на тих ринках, які залежать від міжнародних перевезень [72].

Песимістичний сценарій передбачає відстрочене одужання через появу додаткових хвиль інфекцій, що вражають як вакциновані, так і невакциновані групи населення, а також нові варіанти вірусу. Це призведе до того, що уряди запровадять більш обмежувальні заходи, потенційно створюючи нові карантини та обмеження на поїздки. За цим сценарієм обсяги пасажирських перевезень залишаться слабкими, і галузь досягне лише 60,1% від рівня 2019 року в 2022 році і 81,6% від рівня 2019

року в 2023 році. Світове відновлення до рівня 2019 року відбудеться наприкінці 2024 року, а відновлення повного року відбудеться лише в 2025 рік [69].

У довгостроковій перспективі найімовірніший сценарій передбачає структурні зміни у глобальному авіаперевезенні, які не дадуть йому повернутися до рівня, який був прогнозований до пандемії COVID-19. Очікується, що криза COVID-19 відстрочить довгострокову криву зростання на 2-5 років залежно від країни-ринку.

Підбиваючи підсумки аналізу, очікується, що на рівні 2019 року авіакомпанія із значними внутрішніми перевезеннями відновиться у 2023 році до рівня COVID-19, тоді як авіакомпанія зі значною часткою міжнародних перевезень навряд чи повернеться на рівень 2019 до 2024 року.

### **2.3. Зарубіжний досвід організації міжнародних авіаційних перевезень авіакомпаніями лоукостами**

На розвиток світового авіаційного ринку впливають динамічні кон'юнктурні чинники. При цьому актуальними проблемами є, зокрема, глобалізація міжнародних перевезень у рамках глобальних та стратегічних альянсів авіакомпаній, жорстка конкуренція, зростання прямих експлуатаційних витрат, особливо через зростання світових цін на паливно-мастильні матеріали. Бюджетні авіакомпанії істотно впливають на світовий ринок перевезень, прискорюють динаміку пасажиропотоку авіаперевезень. Після появи бюджетних авіакомпаній над ринком авіаперевезень традиційні авіакомпанії, які використовують традиційні методи ведення бізнесу в авіації, зіштовхнулися зі значною конкуренцією.

З утворенням міжнародних економічних зон лібералізація ринку пасажирських авіаперевезень вийшла за межі окремих країн та, крім напрямків національних перевезень, з'явилися інтенсивні міжнародні перевезення.

Слід зазначити, що єдиної ухвали «лоукостер» (LCC) не існує, а є загальне правило: «лоукостер» — це оператор, який пропонує послуги за мінімальними цінами та з мінімумом безкоштовних послуг [56, с. 18].

Ще в 1970-і роки в США була розроблена концепція переходу від IATA та асоціацій внутрішніх авіакомпаній до внутрішніх напрямів США (Нью-Йорк, Чикаго, Бостон, Лас-Вегас) та діяльності лоукостерів. Деякі з них діяли незалежно від інших авіакомпаній, що конкурують, тоді як інші діяли відкрито як дочірні компанії відомих регулярних авіакомпаній. Поняття "дешеві" перевезення вперше було запроваджено авіакомпанією PacificSouthwestAirlines (США). Його перший політ відбувся 6 травня 1949 року. Цей чемпіонат часто приписують SouthwestAirlines, яка розпочала свою діяльність у 1971 році та повідомляє про річний дохід з 1973 року [33, с. 42].

Найбільш успішними після дерегулювання авіаперевезень у Європі стали ірландська авіакомпанія Ryanair, яка розпочала роботу з лоукостерами у 1990 році, та EasyJet, заснована у 1995 році.

У 2000 році в Азії та Океанії з'явилися недорогі авіалінії з такими провідними перевізниками, як AirAsia в Малайзії, AirDeccan в Індії та VirginBlue в Австралії.

Модель дешевих авіаперевезень виявилася необхідною у всьому світі, але її подальший розвиток потребує дерегулювання існуючого ринку авіаперевезень. З 2001 по 2003 рік, коли авіаційна галузь постраждала від тероризму та кризи, більшість традиційних авіакомпаній зазнали збитків, тоді як багато бюджетних перевізників повідомили про прибуток. Не дивно, що традиційні авіакомпанії почали створювати своїх лоукост-перевізників, наприклад: KLM – Buzz, British Airways – Go, AirIndia – AirIndia-Express, United – Ted. Проте невдовзі вони виявили, що такі інновації завдають шкоди їхньому основному бізнесу. Винятками з цього списку були Vmibaby (належить Vmi), Germanwings (49% належить Lufthansa) та Jetstar (належить Qantas), які могли працювати паралельно зі своїми аналогами з повним спектром послуг. Слід зазначити, що бюджетні перевізники конкурують із чартерними авіакомпаніями на туристичних напрямках [33, с. 42].

З огляду на сучасні ринкові тенденції розробка стратегій забезпечення безперервності бізнесу залишається особливо актуальною. Процес стратегічного розвитку складається з кількох етапів. На початковому етапі підтримуються стратегічні напрями компанії, саме: бачення бізнесу, постановка завдань і цілей.

Вирішення цих завдань дозволяє компанії розробити стратегію зростання та отримати конкурентну перевагу.

Найскладнішим кроком є постановка стратегічних цілей та розробка заходів щодо їх досягнення. У принципі, сучасні стратегії розвитку авіакомпаній спрямовані інтенсивний розвиток у межах основного ринку, тобто. розширення присутності над ринком авіаперевезень, збільшення прибутку. Правильно обрана стратегія дозволить авіакомпаніям знизити ризики та досягти позитивних результатів, незважаючи на загалом несприятливі умови розвитку авіаринку. Серед можливих стратегій розвитку авіакомпаній нині можна назвати стратегію авіакомпанії, з її організації, ринкової орієнтації, оцінки найбільших конкурентів [35].

Під класичною авіакомпанією розуміються звичайні міжнародні авіакомпанії, які працюють у певній ніші та використовують чітко визначені характеристики свого бренду, мають чітко визначені географічні (виробничі) ментальні кордони, орієнтовані на певні ринки та конкретні послуги та зазвичай не формуються. спілки. і прагне незалежної співпраці.

Стратегія горизонтальної інтеграції реалізується насамперед з допомогою формування авіаційних альянсів. Це загальносвітова тенденція останніх десятиліть у цивільній авіації. Членами авіакомпанії є дуже конкурентоспроможні глобальні авіакомпанії, тому для українських авіакомпаній цей стратегічний рубіж залишається далекосяжним. Класична бізнес-модель авіакомпанії як лоукостер – будь-яке зниження витрат. Рейси виконуються у другорядні аеропорти, повна відсутність безкоштовного обслуговування, зменшений нахил крісел у салоні.

Проте деяким лоукостерам дешевше запропонувати послугу для залучення більш багатих та досвідчених категорій пасажирів та вдатися до додаткових стратегій обслуговування. Ці авіакомпанії можуть літати з великих аеропортів, пропонувати безкоштовну воду та закуски, а також пропонувати транзитні рейси через хаби. У 2000-х років з'явилася низка бюджетних авіакомпаній, які пропонували економічні перевезення бізнес-класом [39].

Для того, щоб зробити ринок авіаперевезень все більш привабливим для бюджетних перевізників, необхідно вжити таких заходів:

1. Аеропорти повинні знизити вартість послуг авіакомпаній та, відповідно, знизити вартість квитків для пасажирів. Оскільки аеропорти не мають масового припливу або значних неавіаційних доходів, які дозволяють їм робити це без шкоди для власних фінансів, вони мають отримувати субсидії (державні чи місцеві органи влади) [39, с. 20].

2. Необхідно покращити технічне оснащення багатьох регіональних аеропортів:

а) Збільшити інтенсивність повітряного руху, тобто. звести до мінімуму ймовірність закриття аеропорту за несприятливих метеоумов і скоротити час простою суден в аеропорту. Відсутність хоч одного з обов'язкових елементів (світлова сигналізація, захист від корозії) збільшує ризик низьких трудовитрат;

б) приймати великі середньомагістральні літаки з максимальною кількістю місць там, де це найдешевше для лоукостерів. На жаль, не всі аеропорти нашої країни можуть повноцінно приймати цей тип літаків: десь коротка злітно-посадкова смуга, десь незадовільне покриття, десь невідповідна платформа, десь складний термінал. .

3. Потрібно розширити ринок громадського транспорту. У європейських країнах, наприклад, кількість рейсів досягає 8, 10 і навіть 15, тому що люди літають на роботу, навчання, виступи та концерти, тому що в них це заведено. В Україні близько 0,8. Причинами цього є нестабільне економічне становище країни, коливання валютних курсів та низькі середні доходи населення проти іншими європейськими країнами. Навіть безвізовий режим не дозволив достатньо підвищити активність і, відповідно, збільшити трафік [39, с. 22].

На розвиток світового ринку авіатранспорту впливають динамічні економічні фактори. Водночас актуальними проблемами є, зокрема, глобалізація міжнародних перевезень у рамках глобальних та стратегічних авіакомпаній, жорстка конкуренція, збільшення прямих операційних витрат, зокрема через зростання цін на світовому ринку. паливно-мастильних матеріалів. Лоукост-авіакомпанії мають значний вплив на світовий ринок перевезень і прискорюють динаміку пасажирських авіаперевезень.

Основними елементами бізнес-моделі LCC в сучасних умовах є клас обслуговування, проста структура плати з обмеженою диференціацією послуг і відсутність практики отримання невикористаних квитків і зміни бронювання. Лоукост-авіакомпанії також використовують агресивний маркетинг, ефективну програму економії палива, а їх пасажирями є туристи та ділові мандрівники [39].

LCC запровадив нову, просту модель розрахунку ставок на основі односторонніх ставок. Вони також впровадили систему управління доходами, оскільки найдешевші квитки доступні заздалегідь, а транспортні витрати збільшуються з наближенням дати відправлення. Цей підхід відрізняється від підходу, який використовують традиційні авіакомпанії, які одночасно продають місця за різними цінами, а ціна залежить від умов, які застосовуються до конкретного типу придбаного квитка.

Загалом можна сказати, що діяльність лоукост-авіакомпаній створила нові умови на ринку авіаперевезень, які значно посилили конкуренцію між авіакомпаніями не лише в цивільній авіації, а й на інших видах транспорту. У результаті традиційні авіакомпанії почали використовувати відомі методи для витіснення конкурентів, у тому числі створюючи великі авіакомпанії [19, с. 82].

Світовий ринок лоукост-авіакомпаній оцінюється в 117 726 млн доларів у 2016 році і 207 816 мільйонів доларів у 2023 році з річним темпом зростання 8,6% з 2017 по 2023 рік. Розвиток сектору подорожей і туризму сприяє зростанню низької вартості авіакомпаній. ринок авіакомпаній.

Придатність лоукост-авіакомпаній пояснюється їх лоукост моделлю. Ця модель низької вартості може включати деякі функції, такі як стратегія низьких витрат, проста структура ціноутворення, онлайн-бронювання та пряме бронювання квитків (без зайвого наземного персоналу та постачальників), додаткові переваги аеропорту, мережа «точка-точка», місця в класі А не включає додаткові послуги (їжа та напої), інтенсивне використання літака, короткі терміни доставки, скорочення місць, додаткові джерела доходу (реклама, продажі на борту).

За останні роки кількість лоукост-авіакомпаній зросли в геометричній прогресії через зростання економічної активності, зручності подорожей, індустрії

подорожей і туризму, урбанізації, зміни способу життя, переваг споживачів щодо дешевих і регулярних рейсів, підвищення купівельної спроможності середніх домогосподарств, особливо в регіонах, що розвиваються, і високий рівень проникнення Інтернету в поєднанні з електронними знаннями [39].

За результатами британської консалтингової компанії «Skytrax», LCC посіла перше місце у світі в 2019 році «AirAsia» (у Європі найкраща лоукост-компанія «EasyJet»), (табл. 2.5):

Таблиця 2.5

ТОП-10 лоукост-авіакомпаній світу та Європи у 2019 році

Місце	Світ	Місце	Європа
1.	AirAsia	1	EasyJet
2.	EasyJet	2	Norwegian
3.	Norwegian	3	Ryanair
4.	SouthwestAirlines	4	Eurowings
5.	AirAsia X	5	VuelingAirlines
6.	JetstarAirways	6	LEVEL
7.	WestJet	7	Jet2.com
8.	IndiGo	8	WizzAir
9.	Ryanair	9	airBaltic
10.	Eurowings	10	Pobeda

Примітка. Складено автором за даними EuropeanAviationSafetyAgency.

У допандемічний період кількість пасажирів, перевезених лоукост-авіакомпанією **AirAsia**, яка вважається першою серед лоукостерів у світі, досягла піку в 2019 році: близько 51,56 млн. Malaysia Airlines працює в 25 країнах.

Такі фактори, як нестабільність цін на нафту та зростання тероризму та злочинності, політична невизначеність та стихійні лиха, перешкоджають зростанню ринку. Навпаки, стабільна робота аеропортів, а також експлуатаційні та фінансові покращення повинні допомогти розширити ринок лоукост-авіакомпаній. Однак такі фактори, як високі інвестиційні та експлуатаційні витрати, але низька рентабельність, ймовірно, створять значну проблему для недорогої авіаційної промисловості [65].

У 2019 році EasyJet перевезла 51,5 мільйона людей через операційну компанію EasyJet UK Ltd. У період з 2011 по 2019 рік флот компанії зріс на 62%, у 2019 році він зріс до 331.

У 2019 році понад 36 мільйонів пасажирів обрали літаки низького рівня. Вартість авіакомпанії **NorwegianAirShuttle**, що на 10,8 млн пасажирів більше, ніж у 2019 році. Одночасно з кількістю пасажирів зросла кількість літаків, з 40 літаків у 2008 році до 165 літаків за десять років [65].

Так само за цей період збільшилася кількість туристичних напрямків, досягнувши у 2019 році понад 150 різних місць по всьому світу на 500 маршрутах. Якщо підсумувати поточний стан дешевих авіаперевезень у світі до пандемії, частка лоукост-авіакомпаній зросла, оскільки вони менш схильні до економічної «турбулентності».

За даними Служби статистики та прогнозування (STATFOR) Євроконтролю, не існує єдиного вірного визначення lowcostcompany (LCC). Тим не менш, загальноприйнятим є наступне визначення: lowcostairline— це авіаперевізник, який пропонує загалом низькі тарифи, при цьому не надаючи більшість традиційних пасажирських послуг [40]:

Бізнес-модель LCC може бути визначена наступними ключовими елементами:

- один клас обслуговування;
- проста структура тарифу з обмеженою диференціацією послуг;
- без надмірностей, таких як харчування на борту ПС, розваги (телевізор, газети) та програми для часто подорожуючих пасажирів;
- відсутня практика повернення грошей за невикористаний квиток та послуги перебронювання.

Низькі експлуатаційні витрати поєднані з високою продуктивністю:

- один тип ПС знижує витрати на підготовку екіпажу та технічне обслуговування;
- нижча заробітна плата екіпажу досягається через низький середній трудовий стаж та виконання різних завдань (наприклад, бортпровідники також прибирають ПС);



- аутсорсинг всіх неавіаційних робіт (наприклад, наземне обслуговування, технічне обслуговування парку ПС, call-центри тощо);
- головна увага зосереджена на прямих продажах квитків, особливо через Інтернет (при цьому відсутня комісійні виплати туристичним агентствам та комп'ютерним системам бронювання);
- використання другорядних аеропортів з хорошими слотами, низькими зборами за зліт/посадку, меншою ймовірністю затримок;
- спрощені маршрути, в основу яких покладена модель “point-to-point” (збільшує коефіцієнт використання ПС та усунення відкладання рейсів через затримки пасажирів або втрати багажу на стиковочному рейсі) [40];
- висока щільність крісел;
- високий коефіцієнт використання ПС досягається через короткі польоти та швидкий оборот;
- відсутність посадочних талонів заохочує пасажирів раніше та швидше здійснити посадку в ПС.

Основні риси бізнес-моделі лоукостів з деякими варіаціями: мережа прямих рейсів між пунктами з концентрацією на коротких маршрутах, висока частота, проста структура низьких тарифів, салони одного класу з високою щільністю місць, простота обслуговування на борту, універсальність персоналу та мінімум адміністрування, інтенсивне використання електронної комерції для маркетингу та маркетингу [43].

Світовий ринок бюджетних авіакомпаній сегментований за цілями та каналами збуту. За призначенням ринок ділиться на туризм, ПВП, бізнес та інші. Залежно від призначення вона поділяється на національну та міжнародну. Залежно від каналу продаж ринок ділиться на мережі, турагентства та інші.

Найбільшим нововведенням бюджетних перевізників став розвиток бізнесу, в якому безпека спрямована на зниження витрат як на засіб отримання прибутку (на відміну від традиційних авіакомпаній, які зосереджені на максимізації доходів) та збільшення додаткових доходів.

Розвиток лоукостерів є вкрай перспективним для українського ринку, який характеризується відносно невисокими доходами, особливо в регіонах. Надання послуг за низькими тарифами збільшило б трафік із регіональних аеропортів удесятеро. Це дало б імпульс розвитку існуючої, але бездіяльної аеропортової мережі країни, розвитку самих регіонів та забезпечення соціально-культурних потреб населення у транспортно-економічних зв'язках з Євросоюзом і СНД, що зростають.

Глобальна пандемія спалаху гострого респіраторного захворювання COVID-19 та обмеження, запроваджені державами для стримування поширення, безпосередньо вплинули на авіаційну галузь у всьому світі, де обсяг авіаперевезень значно скоротився у 2020 році порівняно з тим самим періодом 2019 року [65].

Поки пандемія на піку, важко оцінити наслідки для авіакомпаній. Очікувати, що ділові поїздки збільшаться не можна, враховуючи доступність відеоконференцій та інших зручних засобів для переговорів на відстані як альтернативу поїздам та поїздам на роботу. Особливо це стосується внутрішніх поїздок компанії. Поки ці замітники залишаються актуальними, збільшення трафіку на ринку ділових поїздок буде найбільшою перешкодою для прибутку авіакомпаній у найближчому майбутньому, змушуючи авіакомпанії продовжувати коригувати свою бізнес-модель, щоб компенсувати це. Але навіть поза діловими чи діловими поїздками авіакомпанія не швидко [66].

Резюмуючи вищевикладене, слід зазначити, що до кінця 2022 року ринок авіаперевезень продовжить поступово відновлюватися до рівнів 2019 року але місця для всіх авіакомпаній не вистачить. Майбутнє авіакомпаній безпосередньо залежатиме від власників, будь то приватна компанія або держава, яка може надати фінансову підтримку або безвідсоткові кредити. Сьогодні жодна європейська авіакомпанія не зможе вижити сама. Йдеться навіть про таких гігантів, як Wizz Air, Lufthansa та Ryanair, які, окрім ефективної схеми роботи, мають гарну фінансову базу.

## Висновки до розділу 2

З фінансової точки зору, 2021 рік приніс глобальні втрати авіакомпаній у розмірі 51 мільярда доларів. Відновлення авіаперевезень було суттєвим, але воно також було географічно різним. Кількість пасажирів у світі зросла майже на 30% до 2,3 мільярдів у 2021 році, однак це залишається трохи більше половини з 4,5 мільярдів пасажирів у 2019 році. IATA прогнозує, що до 2024 року показники повернуться до рівня 2019 року. Це відновлення було зумовлено головним чином великими внутрішніми ринками (включаючи США, Китай, росію, Бразилію), а в другій половині року - відновленням на європейському ринку.

Баланси авіакомпаній були знищені пандемією, і більшість авіакомпаній мають серйозні обмеження капіталу в майбутньому. Незважаючи на те, що найбільша кампанія вакцинації в історії ще триває, значна частина населення світу - в основному в країнах, що розвиваються залишається не вакцинованою.

Отже, незважаючи на ризики зниження, галузь залишається впевненою, що потенціал для відновлення до рівня 2019 року протягом двох-трьох років можна передбачити, незважаючи на невдачу від хвилі Omicron. Завдяки комбінації «недотримання відпустки» та підвищення довіри до авіаперельотів завдяки підвищенню вакцинації та заходам безпеки, послаблення обмежень на подорожі допоможе підвищити схильність до авіаперельотів та сприятиме відновленню галузі.

До кінця 2022 року ринок авіаперевезень продовжить поступово відновлюватися до рівнів 2019 року, але місця для всіх авіакомпаній не вистачить. Майбутнє авіакомпаній безпосередньо залежатиме від власників, будь то приватна компанія або держава, яка може надати фінансову підтримку або безвідсоткові кредити. Сьогодні жодна європейська авіакомпанія не зможе вижити сама. Йдеться навіть про таких гігантів, як Wizz Air, Lufthansa та Ryanair, які, окрім ефективної схеми роботи, мають гарну фінансову базу. Очікується, що на рівні 2019 року авіакомпанія із значними внутрішніми перевезеннями відновиться у 2023 році до рівня COVID-19, тоді як авіакомпанія зі значною часткою міжнародних перевезень навряд чи повернеться на рівень 2019 до 2024 року.

## РОЗДІЛ 3

# ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЇ COVID-19

### **3.1. Дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку авіаційних послуг України**

Стрімке і неконтрольоване поширення коронавірусу в світі кинуло виклик всьому людству, дуже серйозно вплинувши на поточні соціально-економічні процеси як у глобальному, так і в національному масштабі і, безсумнівно, вплине на економічний та соціальний розвиток у майбутньому. Ситуація виявилася надто несподіваною для світової та вітчизняної економіки, що не було передбачено жодним прогнозом соціально-економічного розвитку.

Соціально-економічні наслідки коронакризи призвели до необхідності діяти одночасно в обох напрямках – зупинити вірус та пом'якшити негативний вплив на суспільство. Пандемія коронавірусу завдала серйозного удару по авіаційній галузі. Скорочення кількості рейсів, а іноді й повна зупинка рейсів, загнали вітчизняні авіакомпанії в глибоку кризу, яка неможлива без допомоги держави. Пандемія COVID-19 завдала нищівного удару по авіаційній промисловості всіх країн. Українська цивільна авіація – не виняток.

Взагалі, основною проблемою внутрішніх транспортних перевезень в Україні у цей період була стратегічна невизначеність майбутнього та постійні зміни транспортного страхування у різних країнах. У цих умовах транспортні компанії не змогли відповісти на запити своїх клієнтів та дати чіткі відповіді. Оператори змушені були повертати значні кошти клієнтам за бронювання невикористаних квитків; підтримувати флот на невизначений термін. В результаті, клієнти перестали планувати свої поїздки, а національні авіалінії (особливо авіакомпанії) впали майже на 100%.

Зазначимо, що авіація, яка стала жертвою майже дворічної пандемії, почала поступово відновлюватись після кризи. В окремі тижні літніх канікул 2021 пасажиропотік був майже таким же, як і до пандемії, а в деяких випадках навіть вище [47], (табл. 2.1):

Таблиця 3.1

Діяльність авіакомпаній та аеропортів в Україні в 2018-2019рр.

	Одиниці виміру	Всього		у т. ч. міжнародні	
		2018	2019	2018	2019
<b>Діяльність авіакомпаній</b>					
Перевезено пасажирів	тис.чол.	12529,0	10664,5	11446,1	9781,0
в т.ч. на регулярних лініях	-,-,-	7867,6	6508,2	6796,2	5632,6
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.к м	25,9	23,2	25,4	22,8
в т.ч. на регулярних лініях	-,-,-	15,6	13,8	15,1	13,4
Виконано комерційних рейсів	тисяч	100,3	79,7	84,1	67,0
в т.ч. регулярних	-,-,-	67,0	52,0	52,3	40,6
<b>Діяльність аеропортів</b>					
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	182,8	153,9	145,6	124,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-,-	140,3	117,6	111,5	95,5
Пасажиропотоки	тис.чол.	20545,4	18508,5	18357,5	16725,1
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-,-	15811,1	14320,0	13658,7	12560,3

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

Статистика діяльності авіаційної галузі за 2018 рік свідчить про стабільний розвиток. У звітному році пасажирів, вантажів і пошти перевозили 34 національні авіакомпанії, які виконали 100,3 тис. комерційних рейсів (у 2017 році – 93 тис. рейсів).

Звітний рік для підприємств авіаційної галузі України став першим роком поступового відновлення після суттєвого спаду виробничих показників їх діяльності в 2020 році, спричиненого негативним впливом пандемії COVID-19 та пов'язаних з нею обмежень.

Пасажиropотік українських авіакомпаній скоротився на 17,7% у першому кварталі 2020 року порівняно з аналогічним періодом роком раніше та на 98,3% у другому кварталі, що є піком обмежувальних заходів[38].

Економічний збиток, завданий пандемією COVID-19, значною мірою пов'язаний із зниженням попиту, а це означає, що у світовій економіці немає споживачів, які могли б купувати товари та послуги. Цю динаміку можна чітко побачити в такій постраждалій галузі, як авіація у 2020 році [47], (табл. 3.2):

Таблиця 3.2

Діяльність авіакомпаній та аеропортів у Україні в 2020-2021рр.

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2020	2021	% 21/20	2020	2021	% 21/20
<b>Діяльність авіакомпаній</b>							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	4797,5	9348,1	194,9	4287,7	8622,3	201,1
в т.ч. на регулярних лініях	-,-	1788,1	3322,7	185,8	1284,6	2608,9	203,1
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	10,1	18,7	185,1	9,8	18,4	187,8
в т.ч. на регулярних лініях	-,-	3,1	5,6	180,6	2,9	5,2	179,3
Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	88,3	81,8	92,6	88,0	81,8	93,0
в т.ч. на регулярних лініях	-,-	5,7	8,9	156,1	5,6	8,9	158,9
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	316,2	346,3	109,5	316,1	346,2	109,5
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	18,4	39,9	216,8	18,4	39,9	216,8
Виконано комерційних рейсів	тисяч	45,3	74,0	163,4	35,3	59,9	169,7
в т.ч. регулярних	-,-	20,4	34,4	168,6	11,8	21,9	185,6
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	94,0	152,4	162,1	69,0	117,6	170,4
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	58,6	96,2	164,2	41,7	71,7	171,9
Пасажиropотоки	тис.чол.	8664,5	16221,0	187,2	7628,9	14753,8	193,4
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	5643,5	10172,7	180,3	4627,2	8738,3	188,8
Поштовантажопотоки	тис. тонн	52,2	63,2	121,1	51,5	62,5	121,4
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	40,8	52,5	128,7	40,4	51,9	128,5

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

У 2021 році пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 28 українських авіакомпаній. Пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній, водночас майже 93 % загальних обсягів забезпечили чотири провідні вітчизняні авіакомпанії: «Міжнародні авіалінії України», «СкайАп», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів». Слід зазначити, що п'яту позицію за обсягами пасажирських перевезень посіла авіакомпанія «Біз Ейрлайн», яка почала виконувати польоти у березні 2021 року. Упродовж року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів українськими авіаперевізниками за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками за 28 новими маршрутами .

Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіаперевізників. Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній на міжнародних рейсах упродовж 2021 року зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. осіб. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти та склав 75,2%. На відміну від міжнародних регулярних перевезень, де поки ще має місце часткове відновлення (36,6 відсотка від обсягів 2019 року), сектор міжнародних нерегулярних перевезень українських авіакомпаній повністю відновився та демонстрував високі темпи зростання.

Так, за підсумками 2021 року 13-ма авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі перевезено 6 013,4 тис. пасажирів, що вдвічі більше, ніж за попередній рік, а також на 10,9 відсотка перевищує показник 2019 року. Водночас майже 94 % таких перевезень припадає на долю чотирьох зазначених вище провідних українських авіакомпаній. Комерційні рейси українських та іноземних авіаперевізників упродовж року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Пасажиропотік у 2021 році склав 16 221 тис. пасажирів, що на 87,2% перевищує результат 2020 року та становить дві третини від аналогічного показника 2019 року[47].

Жорсткі карантинні обмеження загалом вплинули на бізнес-модель транспортного ринку України. Замість застосування математичних алгоритмів до

системи управління масовим попитом і прибутком, керівництво транспортних компаній було змушене повернутися до ручного управління бізнесом. Щоб зменшити шкоду, завдану пандемією, деякі авіакомпанії в Україні (SkyUp) були змушені переоцінити свою діяльність та перебудувати вантажні літаки для перевезення гуманітарних вантажів, що допомогло забезпечити оперативну діяльність компаній під час кризи.

Упродовж 2021 року, на фоні зняття або пом'якшення багатьма країнами протиепідемічних обмежень та успіху процесу вакцинації, спостерігалось поступове зростання попиту на послуги повітряного транспорту, особливо в „активний” туристичний сезон, що сприяло покращенню ситуації на ринку авіаперевезень. За статистичними даними за підсумками звітного року вітчизняними авіакомпаніями перевезено 9348,1 тис. пасажирів, що майже на 95 % перевищує показник попереднього 2020 року і становить 68,2 % від обсягів „допандемійного” 2019 року [47], (рис. 3.1.):

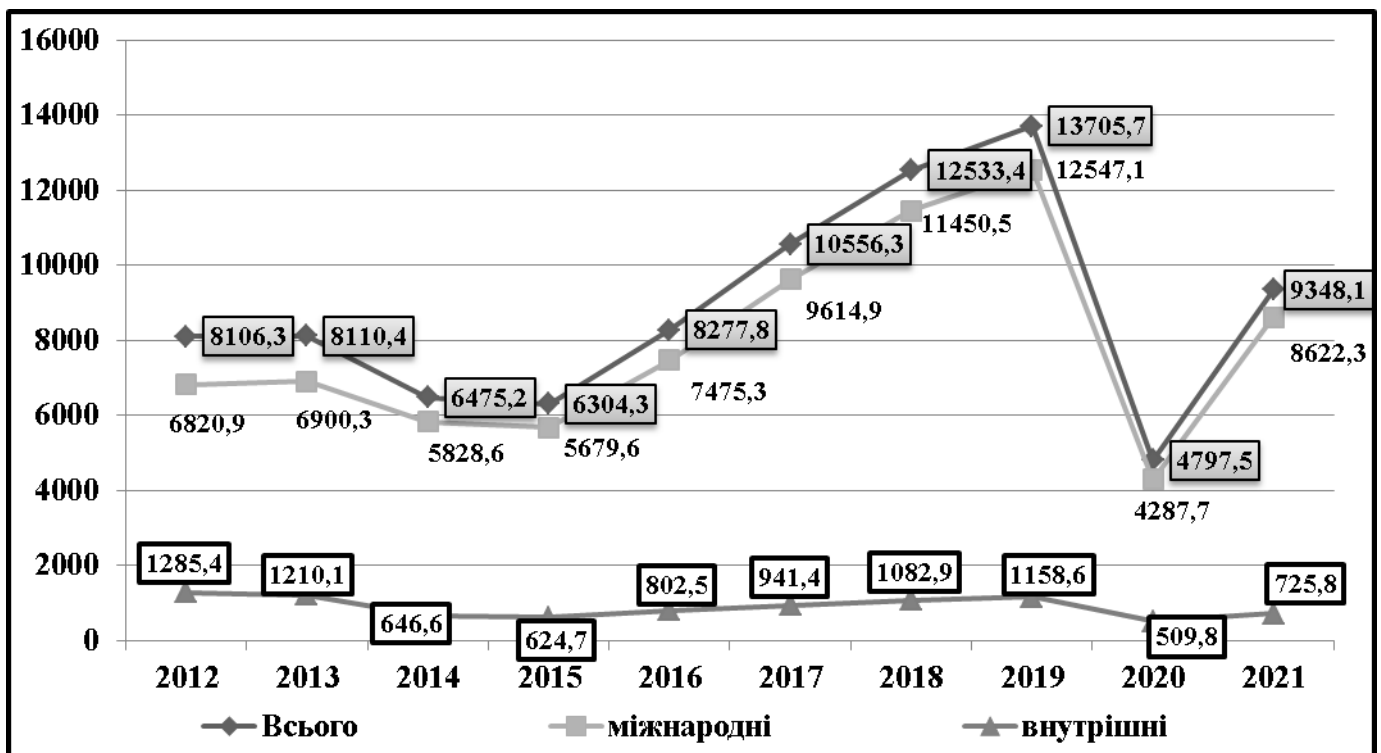


Рис. 3.1. Динаміка перевезень пасажирів авіаційним транспортом України в 2012-2021рр., (тис. чол.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.



Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіаперевізників (у тому числі нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн»). Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній упродовж 2021 року зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. чол. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти та склав 75,2% [47].

В той же час до аеропортів України виконували регулярні польоти 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, у тому числі чотири нові (авіаперевізник Республіки Кіпр Cyprus Airways, перевізник Королівства Саудівська Аравія Flynas, перевізник Федеративної Республіки Німеччина Eurowings та британська авіакомпанія Ryanair UK). Обсяги перевезень іноземних авіакомпаній у міжнародному регулярному сполученні зросли на 83,4 відсотка та становили 6096,8 тис. пасажирів, що складає 70 відсотків від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу.

Попри нестабільну ситуацію на ринку та чимало обмежень, українськими авіаперевізниками впродовж року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками – за 28 новими маршрутами.

### **Міжнародні нерегулярні польоти.**

На відміну від міжнародних регулярних перевезень, де поки ще має місце часткове відновлення (36,6 відсотка від обсягів 2019 року), сектор міжнародних нерегулярних перевезень українських авіакомпаній повністю відновився та демонстрував високі темпи зростання. Так, за підсумками 2021 року 13-ма авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі перевезено 6013,4 тис. пасажирів, що вдвічі більше, ніж за попередній рік, а також на 10,9 відсотка перевищує показник „доковідного” 2019 року. При цьому майже 94 відсотки таких перевезень припадає на долю чотирьох зазначених вище провідних авіакомпаній [47].

### **Внутрішні регулярні польоти.**

Регулярні пасажирські перевезення у межах України виконували шість авіакомпаній («Роза вітрів», «Міжнародні авіалінії України», «Мотор-Січ», «Скайап», «Біз Ейрлайн» та «Ейр Оушен Ейрлайнс»), які забезпечили повітряним сполученням 12 міст України. За 2021 рік регулярними внутрішніми рейсами перевезено 713,8 тис. пасажирів, що на 41,8 відсотка більше, ніж роком раніше. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на внутрішніх регулярних рейсах українських авіакомпаній збільшився на 8,1 відсоткових пункти та склав 70,7%[47].

### **Перевезення вантажів та пошти.**

За підсумками 2021 року обсяги перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України становили 81,8 тис. тонн проти 88,3 тис. тонн за 2020 рік.

Загалом у 2021 році перевезення вантажів та пошти здійснювали 19 авіакомпаній. Значні обсяги виконано АТП ДП «Антонов», авіакомпаніями «ЗетАвіа», «Максимум Ейрлайнс», «Міжнародні авіалінії України», «Константа», «Роза вітрів» та «Флай Скай Ейрлайнс». Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді було виконано майже 88 відсотків загальних обсягів перевезень вантажів та пошти. Слід відмітити, що більшу частину вантажоперевезень традиційно складали чартерні рейси в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками[38].

У 2022 році світ чекав на відновлення економіки, однак воєнне вторгнення росіян в Україну 24 лютого та наслідки пандемії зруйнували всі надії на стабільне життя. 12 квітня Світова організація торгівлі (СОТ) заявила, що війна росії проти України може знизити зростання світової економіки цього року на 1,3%. Як випливає з модельних розрахунків, глобальний ВВП у 2022 році зросте лише на 3,1 - 3,7%. Причинами стане зростання цін на продукти харчування та енергоносії, а також спад експорту з росії та України. Торік у жовтні СОТ прогнозувала зростання світової торгівлі на 4,7%[47].

Від початку повномасштабної війни стало очевидно, що авіаційна галузь України прийме величезний удар і перестане функціонувати в період бойових дій.

Не дивлячись на непогані темпи відновлення після ковідної кризи, нам доведеться заново відновлювати всю ту зруйновану інфраструктуру, задля повернення навіть до базових темпів розвитку.

Центр економічної стратегії підготував оперативну оцінку української економіки під час війни.

В результаті повномасштабного вторгнення росії, падіння ВВП України у 2022 році може становити від -10% (прогноз МВФ) до -35-40% (попередній прогноз українського уряду) за умови, що окуповані росією території не розширюватимуться, а активна фаза війни не триватиме довше кількох місяців[47].

Понад половина компаній-членів Європейської бізнес-асоціації в Україні припинили або призупинили свою діяльність у воєнний час (57%). Серед меншого бізнесу ситуація схожа. За даними опитування Gradus, близько 39% компаній зупинили свою діяльність і ще 20% практично не працюють. Наразі ділова активність відновлюється дуже повільно.

Експорт товарів з України обмежений логістикою. російські війська заблокували українські порти в Азовському та Чорному морях. Водночас дорожня та залізнична інфраструктура може переправити обмежені обсяги товарів з України в ЄС, в тому числі через масову евакуацію українців та блокпости. Залізниця була перевантажена евакуаційними поїздами. Морем Україна перевозила 62% загальної долларової вартості товарів, залізницею - 12%, автомобільним транспортом - 23% [47]. У разі відсутності нової масштабної ескалації, у квітні 2022 року ситуація з логістикою експорту має покращитись. Оскільки автодороги та залізничний транспорт мають стати доступнішими для експорту. Проте вартість та тривалість логістики буде суттєво вищою порівняно з минулим роком.

У березні 2022 року імпорт товарів в Україну становив 30% (1,8 млрд. дол. США) від лютневого обсягу. Імпорт скоротився не лише через логістичні проблеми та скорочення попиту, а й через заборону на некритичні імпорتنі операції, запроваджену Національним банком, щоб уникнути девальвації гривні. У середньостроковій перспективі споживчий та інвестиційний попит залишиться дуже пригніченим, що не дозволить імпорту відновитись.

За даними Державної служби статистики України, зростання споживчих цін у березні 2022 року на 4,5% порівняно з лютим. У річному вираженні зростання цін буде у районі 15-20%. Зараз зростання цін стримується регульованими цінами на пальне, газ, опалення та електроенергію, а також фіксованим обмінним курсом. Всі інвестиції в Україну - заморожені. Нові інвестиції будуть пов'язані тільки з перебазуванням виробничих потужностей компаній (більше 1500 компаній подали заявки на релокацію) із "гарячих регіонів", будівництвом житла для внутрішньо переміщених осіб та державними інвестиціями у відновлення інфраструктури [57].

Отже, економічний збиток, завданий пандемією COVID-19, значною мірою пов'язаний із зниженням попиту, а це означає, що у світовій економіці немає споживачів, які могли б купувати товари та послуги. Попри нестабільну ситуацію на ринку та чимало обмежень, українськими авіаперевізниками впродовж року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками – за 28 новими маршрутами.

На відміну від міжнародних регулярних перевезень, де поки ще має місце часткове відновлення (36,6 % від обсягів 2019 року), сектор міжнародних нерегулярних перевезень українських авіакомпаній повністю відновився та демонстрував високі темпи зростання.

Рекомендації безпосередньо авіакомпаніям з цього приводу пов'язані з необхідністю скорочення часу на планування, підвищення мобільності та диверсифікації діяльності. Національна стратегія реагування на авіаційну пандемію має бути більш гнучкою з огляду на ризик закриття українських авіакомпаній у разі відновлення карантину та повної заборони польотів.

У 2022 році світ чекав на відновлення економіки, однак воєнне вторгнення росіян в Україну 24 лютого та наслідки пандемії зруйнували всі надії на стабільне життя. Від початку повномасштабної війни стало очевидно, що авіаційна галузь України прийме величезний удар і перестане функціонувати в період бойових дій. Не дивлячись на непогані темпи відновлення після ковідної кризи, нам доведеться заново відновлювати всю ту зруйновану інфраструктуру, задля повернення навіть до базових темпів розвитку.

### **3.2. Проблеми розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах корона вірусу**

У світовій економіці відбулися суттєві зміни у зв'язку з поширенням пандемії коронавірусу COVID-19 та запровадженням карантинних та обмежувальних заходів щодо стримування його поширення. Такі зміни неминуче призведуть до переорієнтації споживання та використання власних виробничих потужностей у багатьох країнах.

Авіаційна галузь є однією з найбільш постраждалих від пандемії коронавірусу COVID-19 і зазнала надзвичайних глобальних збитків. Хоча вітчизняний авіапром не є бюджетотворчим у структурі економіки, він робить значний внесок у обсяг високотехнологічного експорту України. До переліку перспективних галузей економіки для розвитку експорту входить технічне обслуговування та ремонт авіаційної техніки, а також виробництво запасних частин та комплектуючих для аерокосмічної та авіаційної промисловості.

Для України значення авіації та транспорту, що забезпечує її функціонування, важко переоцінити, оскільки геополітичне становище нашої країни, зокрема, її розташування між Західною Європою, Азією та Близьким Сходом, дозволяє їй виступати транзитним посередником для перевезення пасажирів та вантажів. те саме у важкодоступних (віддалених) регіонах. Необхідність високорозвиненої авіатранспортної галузі обумовлена тим, що належний рівень її розвитку дозволить Україні зайняти місце високотехнологічної та високорозвиненої держави на світовій арені, інтегрувати національну економіку до європейської та світової економічних систем.

Обмеження мобільності населення, зниження доходів та урізання споживчих витрат призвели до надзвичайно масштабних глобальних втрат у розмірі близько 84,4 млрд. доларів. США. Уже в другій половині 2020 року стали з'являтися дані про скорочення замовлень або відмову від замовлень на купівлю нових літаків у авіакомпанії, внаслідок чого авіабудівники зазнають збитків і змушені скорочувати штати. Так, американський авіабудівний концерн Boeing, який уже оголосив про

значне скорочення, заявив, що до кінця 2021 року його штат скоротиться до 130 тисяч людей - на 20% менше 160 тисяч, які працювали до кризи. Для вітчизняних авіаремонтних підприємств, оскільки скорочення кількості замовлень на нові літаки призведе до необхідності ремонту та збільшення періодичності технічного обслуговування існуючих літаків. Тим більше це стосується вантажних літаків, враховуючи, що скорочення пасажирських та вантажних авіап перевезень станом на липень 2020 року порівняно з аналогічним періодом 2019 року становило -79,8% та -13,5% відповідно. Тому необхідність підтримки льотної придатності існуючих вантажних літаків стає особливо актуальною [38].

За підсумками 2020 року в аеропортах України було 70,9 тис. літаків (проти 153,9 за аналогічний період 2019 року). При цьому пасажиропотік через аеропорти України зменшився на 63 %, вантажопотік - на 12,5 % та склав 6 856,8 тисячі осіб та 37 тисяч тонн. Загалом у звітному періоді комерційні рейси вітчизняних та зарубіжних авіакомпаній обслуговували 19 аеропортів України (рис. 3.2.):

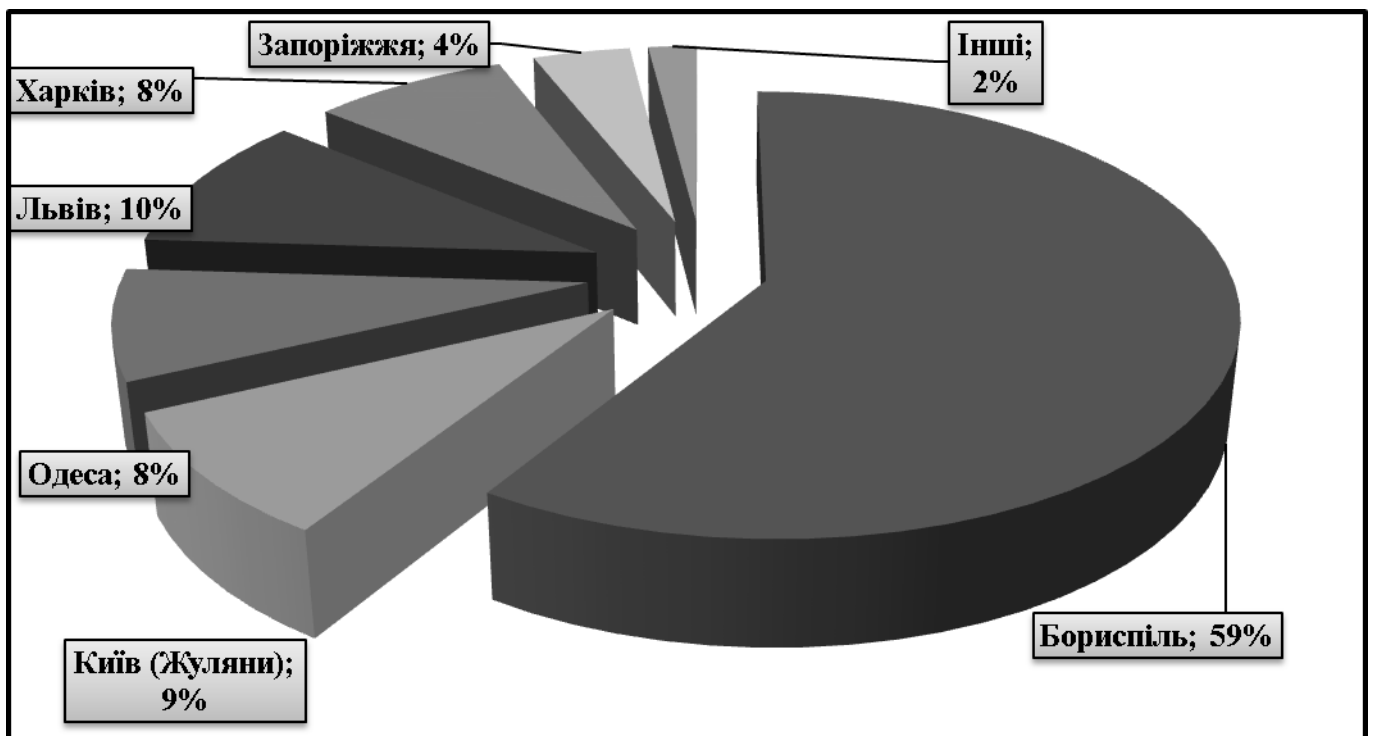


Рис. 3.2. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України в 2021 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Найбільша кількість зльотів та посадок за 2020 рік була здійснена у Міжнародному аеропорту Бориспіль – 47 524 рейси. На другому місці знаходиться Міжнародний аеропорт імені Ігоря Сікорського "Київ" ("Жуляни") - 12 805 рейсів, замикає трійку лідерів - аеропорт імені Данила Галицького "Львів" (9 850 рейсів). Харків» – 7 576, «Дніпропетровськ» – 4 174, «Полтава» – 4 119, «Запоріжжя» – 4 087, «Херсон» – 1 082, «Івано-Франківськ» – 808 рейсів. Це надало аеронавігаційне обслуговування в 2020 році, знизилося на 57,6 % [38].

Майже 98% усіх пасажирських та поштових потоків зосереджено у 6 аеропортах: Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків та Запоріжжя.

За даними Державної авіаційної служби, у 2021 році сумарний пасажиропотік аеропортів України становив 16,221 млн осіб. Це майже вдвічі більше, ніж у кризовому 2020 році (+87%), але все ще суттєво нижче за показник 2019 року, коли було обслужено рекордні 24,3 млн осіб (рис. 3.3.):

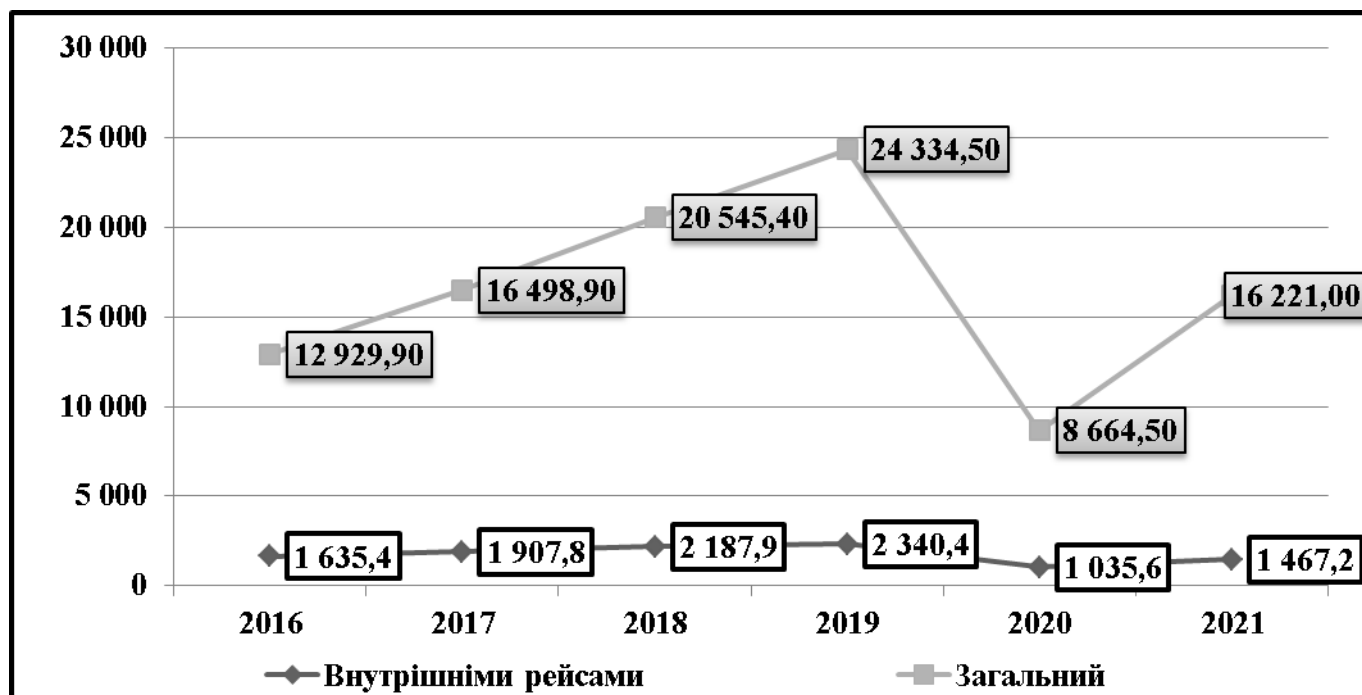


Рис. 3.3. Динаміка пасажиропотоків через аеропорти України в 2016-2021рр., (млн. осіб).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Пасажиропотік міжнародного аеропорту «Бориспіль» у 2020 році склав 4,5

млн. пасажирів - на 65% менше, ніж у 2019 році. Щодо аеропорту «Бориспіль» Центр транспортних стратегій зазначає, що послуги аеропорту у грудні 2020 року становили 323 690 пасажирів (на 69,3% менше, ніж у грудні). 2019). За 12 місяців рейсовими літаками в/з Бориспіль було перевезено 3,1 млн. пасажирів (-73%), а рейсовими літаками - 1,98 млн. (-46%).

У грудні кількість регулярних пасажирів становила 209 572 особи (-74,2%), чартерних – 114 118 (-52,9%). Міжнародний аеропорт Бориспіль у 2020 році скоротив штат співробітників на 700 осіб через скорочення доходів аеропорту у зв'язку зі скасуванням регулярних рейсів [38].

Упродовж 2021 року комерційні рейси українських та іноземних авіаперевізників обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. За підсумками року кількість обслугованих пасажирів головним аеропортом країни Київ (Бориспіль) збільшилась в порівнянні з 2020 роком на 82,9%. Високі темпи зростання пасажиропотоків також зафіксовано в наступних аеропортах: Львів у 2,1 рази, Київ (Жуляни) у 2 рази, Одеса на 90,1%, Харків на 76%.

Як і 2019-го, минулого року одразу п'ять аеропортів перетнули позначку в мільйон пасажирів. Проте у п'ятірці лідерів відбулася ротація: друге місце посів Львів, потіснивши другий рік поспіль Жуляни. На 6-му місці впевнено закріпилося Запоріжжя, випередивши свого географічного "сусіда", аеропорт Дніпра, з відривом у два рази.

Щодо невеликих регіональних аеропортів про тенденції розвитку поки що говорити не доводиться, оскільки на тлі гігантів у них був нестабільний трафік, частина аеропортів майже не працювала чи закривалася на реконструкцію, ще частина з різних причин тривалий час була позбавлена регулярних рейсів.

Кількість відправлених та прибулих упродовж 2021 року повітряних суден склала 152,4 тис. (проти 94 тисяч за попередній рік). При цьому аеропортами України було обслуговано 16221 тис. пасажирів, що на 87,2 відсотка перевищує результат 2020 року та становить дві третини від аналогічного показника „допандемійного” 2019 року [38], (табл. 3.3):



Таблиця 3.3

## Пасажиропотік аеропортів України в 2019-2021рр.

(млн. чол)

<b>Аеропорт</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
«Бориспіль»	15 260 281	5160000	9433000
«Київ» імені Ігоря Сікорського	2 617 900	704500	1418153
«Львів» імені Данила Галицького	2 217 400	877700	1834100
«Одеса»	1 694 022	698700	1328326
«Харків»	1 340 000	659300	1159889
«Запоріжжя»	434 063	326217	617518
«Дніпропетровськ»	338 888	136700	267829
«Херсон»	154 000	61400	83553
«Івано-Франківськ»	104 700	23440	31831
«Чернівці» імені Леоніда Каденюка	76 832	4 181	6 379
«Вінниця»	40 124	1 235	489
«Миколаїв»	22 700		29626
«Кривий Ріг»	21 329		2 196
«Рівне»	11 031		618
«Полтава»	5 036	199	
«Ужгород»	2 782		7 600

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

Бориспіль – 9 433 006 осіб. У порівнянні з 2020 роком зростання пасажиропотоку склало 82,9%, порівняно з 2019 роком спостерігається зниження на 38,19%.

Львів – 1 834 051 пасажир. Це на 108,7% більше, ніж 2020-го, але на 17,3% менше, ніж 2019-го.

Аеропорт Київ ім. Сікорського (Жуляни) – 1 418 153 осіб. У порівнянні з 2020 роком пасажиропотік зріс на 101,3%, порівняно з 2019 роком знизився на 45,8%.

Одеса - 1328326 пасажирів, що на 90,1% більше, ніж у попередньому році, але на 21,6% менше, ніж у рекордному 2019 році [56].

Харків – 1 159 889 осіб. У порівнянні з 2020 роком збільшення склало 75,9%, до показника 2019 року не вистачило лише 13,5%, і це найкращий показник серед аеропортів-мільйонників України.

Запоріжжя – 617 518 пасажирів. Це більше за показник 2020 року на 89,3% і навіть на 42,3% більше за показник 2019 року.

Дніпро – 267 829 осіб, що на 95,9% більше, ніж у попередньому році, але 21% менше, ніж у 2019-му.

Херсон – 83 553 пасажирів. У порівнянні з 2020-м трафік аеропорту зріс на 36,9%, але порівняно з 2019 роком знизився на 45,8%.

Івано-Франківськ – 31 831 особа. Це на 167,5% вище за показник 2020 року і на 69,6% нижче за пасажиропоток 2019-го.

Миколаїв – 29 696 пасажирів. Аеропорт не надав дані за 2020 рік, однак у порівнянні з показником 2019 його пасажиропотік збільшився на 30,8%. Варто зазначити, що минулого року регулярні рейси до цього аеропорту почала виконувати Turkish Airlines, тимчасово перенаправивши туди свої рейси з Херсона, який у вересні закритий ВПП на реконструкцію [56].

Ужгород – 7600 осіб. У нас також немає даних за попередній рік, але якщо порівнювати з 2019-м, то трафік поки що головного аеропорту Закарпаття зріс на 173,2%.

Чернівці – 6 379 пасажирів. Якщо порівнювати з 2020 роком, то показник цієї повітряної гавані покращав на 52,6%, але на тлі 2019 року, на жаль, є серйозний регрес – мінус 91,7%.

Кривий Ріг – 2 196 осіб. На жаль, нам не вдалося отримати від адміністрації повітряної гавані відповідь на наше звернення, тому покладаємось на цифру, отриману колегами з Першого криворізького станом на листопад 2021 року. Зважаючи на те, що в грудні аеропорт закритий на реконструкцію, а в листопаді регулярні рейси не здійснювалися, ми взяли цю цифру за основу. Порівняно з показниками 2019 року пасажиропотік аеропорту знизився на 89,7%.

Рівному – 618 пасажирів. Не можемо порівняти цю цифру з показником 2020 року, але вона на 94,5% менша, ніж у 2019 році.

Вінниця – 489 осіб. Падіння пасажиропотоку порівняно з 2020 роком становило 60,4%, з 2019 роком -98,8%. Випадок Вінниці, втім, дещо вибивається із загальної канви, оскільки аеропорт вже близько двох років перебуває в очікуванні реконструкції, через що всю польотну програму було припинено. Підприємство минулого року обслуговувало лише нерегулярні рейси (переважно бізнес-авіації) аж до вересня, коли, нарешті, було закрито на реконструкцію [56].

Окремо слід відмітити, що пасажиропотік в аеропорту Запоріжжя за підсумками 2021 року значно перевищив не тільки показник попереднього року (на 89,3 відсотка), а також і „доковідного” 2019 року (на 42,2 відсотка). На сьогодні вищезазначеними 6-ма основними аеропортами обслуговується 97 відсотків пасажиропотоків та практично всі пошто вантажопотоки [38].

У сфері повітряного транспорту було розроблено проект Авіатранспортної стратегії України на період до 2030 року, який зараз перебуває на розгляді Кабінету Міністрів. Його прийняття та впровадження сприятиме поступовій інтеграції України до єдиного авіаційного простору. Одним із основних принципів Стратегії є забезпечення екологічної безпеки та енергозбереження об'єктів цивільної авіації.

Згідно з цим проектом, до переліку завдань, що включаються у вирішення проблем забезпечення розвитку повітряного транспорту та створення умов для сталого розвитку повітряного транспорту, входять:

- лібералізація авіаперевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіакомпаній, пунктів та частот при польотах між Україною та світом;
- підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС під час проведення двосторонніх переговорів щодо лібералізації повітряного руху;
- обрання України до Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активної участі у її роботі;
- організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;

- підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту Бориспіль як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема за рахунок розширення мережі авіасполучення, залучення більшої кількості перевізників;

- підвищити конкуренцію на ринку авіаперевезень, у тому числі за рахунок залучення нових, у тому числі бюджетних авіакомпаній, та стимулювання існуючих авіаперевізників, запровадивши правила доступу на ринок наземного обслуговування відповідно до законодавства ЄС [9].

Для подальшого стабільного розвитку авіаційної галузі, збільшення обсягу перевезень та частки ринку пропонується реалізувати заходи, що представлені на рис. 3.4.:

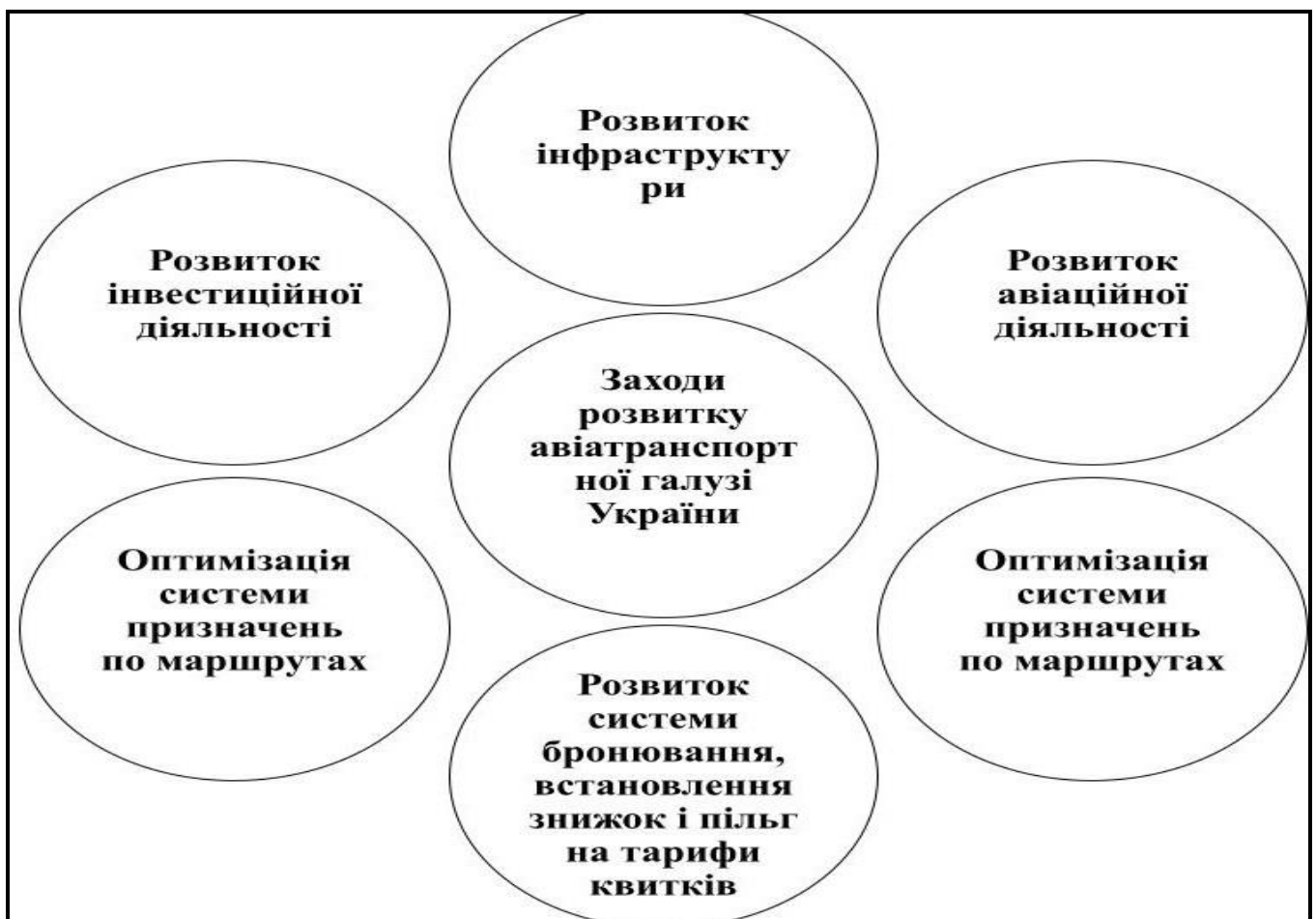


Рис. 3.4. Пропоновані напрямки удосконалення авіатранспортної галузі України з метою підвищення ефективності її функціонування.

Примітка. Побудовано автором за даними Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України. [Електронний ресурс] – Режим доступу:<http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>.

Слід також додати, що стабільне функціонування цієї галузі створить передумови для забезпечення належного рівня національної безпеки, оборони держави, охорони навколишнього середовища, збільшення надходжень до державного бюджету та, як наслідок, підвищення рівня життя населення загалом (зокрема, за рахунок створення нових робітників місць).

Набуття чинності Угодою про асоціацію та лібералізація візового режиму для українців надали нового імпульсу розвитку зовнішньоекономічної торгівлі авіатранспортними послугами України з ЄС. За 2016-2018 роки пасажиропотік між Україною та Європою збільшився вдвічі, відновлено понад 10 регіональних аеропортів, реконструйовано аеропорти Одеси та Дніпра.

В Україні окреслилися нові тенденції, притаманні європейському ринку авіаперевезень: збільшення кількості пасажиропотоків та пасажирообороту, підвищення лояльності населення до послуг авіаперевезень [39].

Отже, у 2021 році трафік українських аеропортів зростав швидше, ніж у більшості країн Європи, проте так і не досягнув показників докоподібного 2019 року. Водночас, намітилося поживлення в інфраструктурному напрямку: було відкрито першу за 10 років нову ЗПС та стартувала реконструкція одразу у кількох регіональних аеропортах.

Важливою гарантією зміцнення міжнародного економічного конкурентоспроможності повітряного транспорту України полягає у покращенні конкурентного середовища на внутрішньому ринку авіаперевезень у всіх його сегментах (авіатранспортні послуги, аеропортові послуги, наземне обслуговування), підтримці норм чесної конкуренції, недопущенні зловживання монопольним становищем та дискримінації окремих покупців та продавці. прозорий доступ до авіаційного ринку та його інфраструктури. Факторами покращення інституційного середовища є валютна лібералізація та підвищення інвестиційної привабливості авіаційного ринку України.

### **3.3. Приоритетні напрями розвитку ринку авіаційних послуг України в контексті підписання Угоди Спільний авіаційний простір (САП)**

Вже на ранніх етапах розвитку авіації стало ясно, що ефективне використання повітряного простору зростаючим числом користувачів вимагає більш досконалого механізму регулювання. В Європі ця проблема стоїть особливо гостро, оскільки саме на європейському континенті зосереджені деякі з найбільш завантажених повітряних маршрутів. Ці маршрути перетинають повітряний простір багатьох європейських країн, кожна з яких по-різному регулює власні невеликі ділянки повітряного простору, що ще більше посилює загальну складну ситуацію.

Угода з відкритого неба (SAP) – це поетапна імплементація до законодавства України понад 60 стандартів та директив ЄС у сфері авіаційної безпеки, авіаційної безпеки, управління безпекою повітряного руху та ін. Відповідно, українські авіакомпанії мають право користуватися необмеженими комерційними правом літати в будь-яку точку ЄС якщо рейс є частиною послуги, що виконується десь в Україні.

Авіакомпанії ЄС мають усі комерційні права на польоти в Україну та з України. Додатковою перевагою для України стане визнання всіх сертифікатів льотного екіпажу та диспетчерської служби, які Україна видала державами-членами ЄС.

Метою угоди є поступове створення спільної авіаційної зони між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною, що базується, серед іншого, на тій же безпеці польотів, авіаційній безпеці, управлінні повітряним рухом та екологічних нормах [57].

Угода про спільний авіаційний простір є конкретним кроком вперед у розвитку відносин між Україною та ЄС у рамках нової політики сусідства ЄС. Захист авіаційної промисловості, захист споживачів та комп'ютерних систем, бронювання та соціальні норми. Аналогічні угоди були укладені з ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонія, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем,

Йорданією та Молдовою. Всього до Єдиного авіаційного простору (ЕСАА), включаючи держави-члени ЄС, входять 44 країни [57].

Перешкодами, які стоять на шляху реалізації угоди САП, є відсутність комплексного плану включення технічних регламентів ЄС та ряду інших авіаційних законів, включаючи економічне регулювання ринків послуг, а також відсутність плану двосторонніх переговорів з країнами ЄС щодо "Відкритого неба". Серед питань, які потребують швидких дій, можна виділити наступні: - перегляд системи державного регулювання аеропортових зборів; - прийняття нових правил повітряного руху; - введення регулювання розподільних систем; - введення правил доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах та ін [53].

### **Можливі наслідки приєднання України до Угоди про Спільний авіаційний простір:**

#### **1. Нові рейси:**

Наразі Україна має двосторонні угоди про повітряне сполучення з кожною країною ЄС. Вони встановили обмеження на кількість перевізників і щотижневі рейси. Це ускладнювало доступ нових перевізників на популярні рейси.

Нова угода з ЄС передбачає скасування обмежень на кількість перевізників і рейсів. За популярними маршрутами зможе літати будь-який авіаперевізник, не тільки монополісти. Це означає, що лоукостери отримають можливість вийти на ринок. Ryanair, наприклад, уже оголосив про «агресивну експансію» в Україні після приєднання країни до дерегульованого авіаринку «Відкрите небо», плануючи відкрити рейси з 12 українських аеропортів замість нинішніх 5, а також відкрити внутрішні рейси.

#### **2. Дешевші квитки:**

Разом з новими рейсами пасажирів очікує більше хороших новин — очікується зниження цін на квитки через посилення конкуренції та припинення монополії на популярних напрямках. Також ціни будуть знижені через угоду, яка надає право будь-якій авіакомпанії обслуговувати пасажирів в аеропортах. Зараз перевезення пасажирів часто покривають компанії з монополією на ринку, з якими авіаперевізники укладають угоди. Це призвело до підвищення вартості квитків.

Тепер авіаперевізники можуть самостійно надавати послуги пасажиром в аеропортах або мати більший вибір партнерів для такої діяльності, якщо вони не бажають цього робити.

### **3. Нові можливості для українських аеропортів:**

Крім пасажирів, очікується, що переваги від змін отримають українські регіональні аеропорти. Вони отримають більше літаків і матимуть більший пасажиропотік. Це означає, що регіональні аеропорти матимуть більше шансів на інвестиції та розвиток.

### **4. Стандарти ЄС для українських пасажирів:**

Ще одним плюсом угоди для українських пасажирів є впровадження в українську авіацію норм і стандартів ЄС. Вони включають безпеку польотів і захист прав клієнтів згідно з правилами ЄС. Наприклад, і авіакомпанії ЄС, і українські будуть змушені виплатити значну компенсацію — 200-600 євро — якщо рейс значно затримується або скасовується з вини перевізника. Перевізники також зобов'язані забезпечити пасажирів харчуванням і готелем, якщо рейс не може вилетіти.

### **5. Втрати для українських авіаперевізників:**

Хоча нова угода пропонує багато пільг для українських пасажирів, українські авіакомпанії не такі оптимістичні. Хоча тепер вони можуть розширити своє покриття на різні європейські міста, поки подорож починається або закінчується в Україні, їм заборонено виконувати внутрішні рейси в країнах ЄС, а перевізники ЄС тепер мають можливість працювати на внутрішньому авіаційному ринку України [68, с. 48].

Варто зазначити, що реалізація угоди САП складається з двох перехідних періодів. Протягом першого періоду: - авіаперевізнак ЄС та України, що мають ліцензію, отримують право польотів між будь-якими державами-учасницями ЄС та України; якщо Україна виконає вимоги і буде відповідати стандартам ЄС, вона буде залучена до роботи комітету, як спостерігач, що відповідає за розподіл слотів в аеропортах ЄС; після запровадження вимог та стандартів ЄС у національне законодавство розпочнеться другий етап; - після того як Україна запровадить певні



вимоги і стандарти ЄС в національне законодавство, почнеться другий перехідний період.

Другий перехідний період характеризується тим, що держави-члени ЄС починають визнавати сертифікати, видані Україною, застосовуються положення про постачальників послуг наземного обслуговування, Україна бере участь як спостерігач в роботі комітету, який визначає, яким перевізникам заборонено польоти на території ЄС [58, С. 398-400].

Україна є однією з небагатьох країн, де іноземний авіаперевізник може вільно зайти на національний ринок без будь-яких обмежень, створити дочірню компанію і отримати права на використання маршрутів. Навіть українські можновладці прямо адвокатують інтереси іноземних авіакомпаній, домагаючись для них кращих умов доступу на українські ринки. Якщо держава не надає підтримки українським аеропортам та перевізникам, вона, принаймні, не повинна сприяти конкурентам. Хоча держава повинна обирати та впроваджувати такі стратегії, які направлені, в першу чергу, на розвиток саме українських авіаперевізників та аеропортів. Такою стратегією, безперечно, може бути створення хабу на базі аеропорту Бориспіль [67].

Розвиток транзитного потенціалу як стратегічна мета авіаційної галузі закладений і в рішенні Ради нацбезпеки, яке прийняте ще у 2015 році. Ця концепція дозволяє вдало поєднати зусилля як приватних авіаперевізників, так і державних аеропортів, але її імплементація потребує системного підходу до регуляторних рішень. Наприклад, якщо повернутися до Угоди про спільний авіаційний простір між Україною і ЄС, то її підписання й реалізація мають певним чином співвідноситися з відкриттям ринків на Сході.

Міжнародні договори про повітряне сполучення з країнами Середньої Азії та Близького Сходу традиційно містять найбільше обмежень – і щодо кількості перевізників, і щодо частот і пунктів сполучення. Але ж маючи лібералізоване сполучення лише на Заході і закриті чи обмежені ринки на Сході, побудувати сталі транзитні потоки вочевидь неможливо. Щоб реалізувати стратегію транзитної держави, процес «відкриття неба» у західному напрямку має супроводжуватись аналогічним процесом на Сході.

Авіаційні перевезення – діяльність з низькою рентабельністю. У складі ключових витрат аеропортові послуги, наприклад, займають 15–20%, заправка авіаційним паливом – 20–30%. Вартість послуг з наземного обслуговування та заправки літаків в Україні одна з найвищих серед європейських аеропортів. В Одесі, Харкові, інших регіональних аеропортах вартість заправки літака може бути, наприклад, на 30% вища, ніж у сусідній Польщі. Тому через відсутність прозорих правил доступу на цей ринок кількість провайдерів таких послуг обмежена, що призводить до необґрунтованого збільшення цін на них, і як наслідок, до подорожчання авіаперевезень. Досвід тих лоукостів, що є або були на ринку України (WizzAir, Pegasus, FlyDubai), це підтверджує. Сказати, що їх тарифи, які застосовуються на українському ринку, різче відрізняються від тарифів інших перевізників, що оперують в Україні, буде перебільшенням [67].

Під час саміту 12 жовтня 2021 року представники України та ЄС підписали Договір про відкрите небо або Угоду про Спільну зону цивільної авіації, яка фактично об'єднує повітряний простір України та Європейського Союзу. Угода була укладена після приблизно 15 років переговорів, причому переговори раніше були зупинені, коли Україна потрапила в суперечку між Британією та Іспанією щодо статусу Гібралтару.

Угода знімає низку двосторонніх обмежень на маршрутах між Україною та окремими країнами-членами ЄС. Очікується, що це суттєво збільшить кількість послуг, що з'єднують напрямки України та Європейського Союзу, а також заохочуть нових перевізників виходити на український авіаційний ринок.

Ці очікування виявляються більш ніж виправданими. Через кілька годин після підписання угоди про відкрите небо провідний європейський лоукостер Wizz Air оприлюднив плани щодо масштабного розширення послуг в Україні, включаючи запуск 26 нових маршрутів до літа 2022 року та розміщення додаткових семи літаків у країні [55].

Регіональні аеропорти України також виграють від створення спільного авіаційного простору з Європейським Союзом. Протягом останнього десятиліття низка аеропортів у регіональних столицях країни зазнала комплексної модернізації,

причому Львів та Харків лідирують, а останнім часом оновлено аеропорти в Одесі та Запоріжжі.

Наступний на черзі – міжнародний аеропорт «Дніпро», де зараз ведуться роботи по будівництву повністю нових термінальних об'єктів та сучасної нової злітно-посадкової смуги. Угода «Відкрите небо» призведе до припливу перевізників до цих регіональних аеропортів, а також надасть вагомим економічним аргументом для подібних ініціатив модернізації в інших великих містах України [55].

Не всі в захваті від новини про нову авіаційну угоду України. Представники авіакомпаній країни дуже критично поставилися до умов нової угоди, яка, на їхню думку, є нерівномірною та надає європейським перевізникам ряд несправедливих переваг. Серед довгого списку скарг вони вказують на те, що європейські авіакомпанії тепер можуть виходити на внутрішній ринок України, а українські перевізники не матимуть такого доступу до внутрішніх ринків окремих країн ЄС.

Угода з відкритим небом може бути поганою новиною для українських перевізників, але вона обіцяє мати значний позитивний вплив на країну в цілому. Протягом наступного року українські пасажирів, ймовірно, будуть свідками різкого збільшення кількості рейсів, які пропонуються міжнародними авіакомпаніями, що розширюється. Подорожі в країни ЄС стануть дешевшими та зручнішими, ніж будь-коли.

Це допоможе відновити авіаційний бум, який розпочався у 2016 році до того, як був тимчасово зірваний через спалах коронавірусу навесні 2020 року. Протягом чотирьох років до припинення міжнародних подорожей, викликаного глобальною пандемією, Україна пережила період консолідації з року в рік. щорічне зростання кількості пасажирів, оскільки аеропорти по всій країні щомісяця відкривали додаткові маршрути. Протягом цього періоду річний обсяг пасажиропотоку в найбільш завантаженому авіавузлі України – Міжнародному аеропорту «Бориспіль» – майже подвоївся з 8,65 млн у 2016 році до 15,26 млн у 2019 році [55].

Ключовим фактором, який спричинив бум авіаперевезень в Україну, стала поява безвізового режиму до Європейського Союзу в червні 2017 року. Зняття візових обмежень для громадян України стало величезним психологічним проривом

для нації, яка раніше звикла до громіздких і часто нав'язливих процедури оформлення візи, які зробили планування міжнародних подорожей незручним і неприємним процесом.

Багато українців бачили скасування візових вимог як єдиний найбільш значущий крок до європейської інтеграції після Євромайдану 2014 року в країні. Відкриття ЄС для українських мандрівників мало далекосяжні практичні наслідки, сприяючи розширенню кругозору та забезпечуючи безпрецедентний рівень взаємодії між українцями та їхніми європейськими сусідами [34].

Цей процес низової європейської інтеграції тепер отримує значний поштовх завдяки розширеному зв'язку, зумовленому угодою про відкрите небо. З більшою різноманітністю рейсів за нижчими цінами з більшої кількості українських міст країна неминуче стане глибше інтегрованою в широкую європейську спільноту.

Ще мільйони українців зможуть зручно подорожувати ЄС на роботу, навчання та відпочинок, а рекордна кількість громадян ЄС приїде в Україну та пізнає країну на власні очі. Це матиме відчутний вплив на європейське сприйняття України, а також сприятиме зміцненню власного відчуття європейської ідентичності України.

Отже, можна зробити висновок про те, що процес погодження національних та європейських стандартів і норм є довготривалим і вимагає чимало зусиль з боку держави. Зближення, вимагає значних зусиль та велику кількість заходів з боку держави. Міжнародні угоди ратифіковані Україною 59 призвели до формування національної системи управління авіаційного транспорту, встановлення співробітництва між Україною та державами-учасниками ЄС, забезпечення авіаційної безпеки міжнародного повітряного простору.

Угода з відкритого неба (SAP) – це поетапна імплементація до законодавства України понад 60 стандартів та директив ЄС у сфері авіаційної безпеки, авіаційної безпеки, управління безпекою повітряного руху та ін. Метою угоди є поступове створення спільної авіаційної зони між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною, що базується, серед іншого, на тій же безпеці польотів, авіаційній безпеці, управлінні повітряним рухом та екологічних нормах.

При успішній імплементації угоди українців очікують: більший вибір рейсів і припинення монополії перевізників на популярних маршрутах, ймовірно, означатимуть зниження цін на квитки та ширший спектр варіантів подорожей для українських пасажирів. Запровадження стандартів ЄС також забезпечить більший захист для українських споживачів, включаючи обов'язкову фінансову компенсацію та розміщення в готелі у разі затримки чи скасування рейсу.

### **Висновки до розділу 3**

У 2022 році світ чекав на відновлення економіки, однак воєнне вторгнення росіян в Україну 24 лютого та наслідки пандемії зруйнували всі надії на стабільне життя. Від початку повномасштабної війни стало очевидно, що авіаційна галузь України прийме величезний удар і перестане функціонувати в період бойових дій. Не дивлячись на непогані темпи відновлення після ковідної кризи, нам доведеться заново відновлювати всю ту зруйновану інфраструктуру, задля повернення навіть до базових темпів розвитку.

САП передбачає скасування обмежень на кількість перевізників і рейсів. Ще одним плюсом угоди для українських пасажирів є впровадження в українську авіацію норм і стандартів ЄС. Вони включають безпеку польотів і захист прав клієнтів згідно з правилами ЄС.

Здійснивши аналіз статистичних даних та вивчивши думку авіаційних аналітиків та директорів авіакомпаній, можна зазначити, що виживання в умовах пандемії можливе за допомогою таких заходів, а саме створити державні програми, щоб допомогти авіакомпаніям подолати економічні наслідки пандемії Covid-19. Загалом, через кризу пандемії буде важко керувати кредитами чи державною допомогою авіакомпаніям та аеропортам. Під загрозою зникнення можуть опинитися малі авіакомпанії, які ще не зарекомендували себе на ринку або які здійснюють лише сезонні літні рейси. Субсидовані урядом компанії або великі авіакомпанії, які мають можливість залучити значні додаткові кошти, значно менше постраждають від кризи.

## ВИСНОВКИ

Розвиток авіаційної промисловості є одним із найважливіших показників економічного та технологічного розвитку країни. Повітряний транспорт є одним із пріоритетних напрямів економіки, що забезпечує ефективний розвиток зовнішньої торгівлі, задоволення потреб населення та забезпечення економічних інтересів міжнародного ринку.

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.

Варто зауважити, що за допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

Нищівний і безпрецедентний вплив глобальної пандемії COVID-19 і подальших обмежень на поїздки на індустрію аеропортів і всю екосистему повітряного транспорту тепер добре відомі. В результаті загальна кількість пасажирів за рік різко впала з 2019 року до рівня Світові аеропорти не бачили з 1997 року. COVID-19 залишається екзистенційною кризою для аеропортів, авіакомпаній та їхніх комерційних партнерів. Навіть із масовими зусиллями щодо вакцинації світовий ринок подорожей залишається значно нижчим рівня до COVID-19. Тим не менш, відновлення відбувається нерівномірно. Внутрішні ринки відновлюються набагато швидше, ніж міжнародні пасажирські ринки. Відновлення також є регіонально нерівномірним. Незважаючи на запізніле відновлення порівняно з попередніми прогнозами та невдачу, викликану хвилею Омїкрону, тенденція до

поступового відновлення та послаблення обмежень на поїздки вселяє новий оптимізм. У другій половині 2022 року авіап перевезення можуть зрости, що наблизить галузь до відновлення. Внутрішній пасажиропотік відновлювався швидше, ніж міжнародний. Основні внутрішні ринки почали відновлюватися в 2020 році, а темпи відновлення прискорилися в 2021 році, особливо в США, найбільшому внутрішньому ринку в світі. Обсягу внутрішніх пасажирських перевезень сприяло раннє відновлення основних внутрішніх ринків, таких як США та Росія. Обсяг внутрішніх перевезень у 2022 році продовжуватиме відновлюватися швидше, ніж міжнародні пасажирські перевезення, досягнувши загалом 4,46 мільярда пасажирів у 2022 році, або 84% від обсягу 2019 року

З фінансової точки зору, 2021 рік приніс глобальні втрати авіакомпаній у розмірі 51 мільярда доларів. Відновлення авіап перевезень було суттєвим, але воно також було географічно різним. Кількість пасажирів у світі зросла майже на 30% до 2,3 мільярдів у 2021 році, однак це залишається трохи більше половини з 4,5 мільярдів пасажирів у 2019 році. IATA очікує, що настане 2024 рік, перш ніж показники повернуться до рівня 2019 року. Це відновлення було зумовлено головним чином великими внутрішніми ринками (включаючи США, Китай, Росію, Бразилію), а в другій половині року — відновленням на європейському ринку, оскільки переваги паспорта вакцин ЄС та відновлення роботи можна було побачити трансатлантичні подорожі.

Баланси авіакомпаній були знищені пандемією, і більшість авіакомпаній будуть мати серйозні обмеження капіталу в доступному для огляду майбутньому. Незважаючи на те, що найбільша кампанія вакцинації в історії вже триває, значна частина населення світу — в основному в країнах, що розвиваються, і в країнах, що розвиваються — залишається не вакцинованою.

Загалом, галузь залишається впевненою, що потенціал для відновлення до рівня 2019 року протягом двох-трьох років можна передбачити, незважаючи на невдачу від хвилі Omicron. Безсумнівно, багато мандрівників прагнуть відновити подорож. Завдяки комбінації «недотримання відпустки» та підвищення довіри до авіап перевезень завдяки підвищенню вакцинації та заходам безпеки, послаблення

обмежень на подорожі допоможе підвищити схильність до авіаперельотів та сприятиме відновленню галузі. Оскільки все більше і більше країн роблять кроки до повернення до певної нормальності, скасування майже всіх заходів щодо охорони здоров'я та обмежень на поїздки, ми бачимо потенційний сплеск попиту на авіаперевезення у другій половині 2022 року.

Резюмуючи вищевикладене, слід зазначити, що до кінця 2022 року ринок авіаперевезень продовжить поступово відновлюватися до рівнів 2019 року але місця для всіх авіакомпаній не вистачить. Майбутнє авіакомпаній безпосередньо залежатиме від власників, будь то приватна компанія або держава, яка може надати фінансову підтримку або безвідсоткові кредити. Сьогодні жодна європейська авіакомпанія не зможе вижити сама. Йдеться навіть про таких гігантів, як Wizz Air, Lufthansa та Ryanair, які, окрім ефективної схеми роботи, мають гарну фінансову базу. Очікується, що на рівні 2019 року авіакомпанія із значними внутрішніми перевезеннями відновиться у 2023 році до рівня COVID-19, тоді як авіакомпанія зі значною часткою міжнародних перевезень навряд чи повернеться на рівень 2019 до 2024 року.

У 2022 році світ чекав на відновлення економіки, однак воєнне вторгнення росіян в Україну 24 лютого та наслідки пандемії зруйнували всі надії на стабільне життя. Від початку повномасштабної війни стало очевидно, що авіаційна галузь України прийме величезний удар і перестане функціонувати в період бойових дій. Не дивлячись на непогані темпи відновлення після ковідної кризи, нам доводиться заново відновлювати всю ту зруйновану інфраструктуру, задля повернення навіть до базових темпів розвитку.

Рекомендації безпосередньо авіакомпаніям з цього приводу пов'язані з необхідністю скорочення часу на планування, підвищення мобільності та диверсифікації діяльності. Національна стратегія реагування на авіаційну пандемію має бути більш гнучкою з огляду на ризик закриття українських авіакомпаній у разі відновлення карантину та повної заборони польотів.



## СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. Ст. 536.
3. Господарський Кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
4. Закон України «Про транспорт»: від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
5. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: міжнародний документ від 07.12.1944 р. Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: міжнародний документ від 28.05.1999 р. Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.
7. Меморандум про принципи взаємодії і співробітництва в галузі цивільної авіації : міжнародний документ від 03.11.1995 р. Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.
8. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
10. Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією»: наказ Державної авіаційної служби України від 13.05.2019 р. № 582. Офіційний вісник України. – 2019. – № 58. – Ст. 2008.

11. Легенький Г. М. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту: навч. посіб. Т. 2. Авіаційний транспорт / Г. М. Легенький, В. П. Мироненко, О. В. Мельник, А. М. Новікова, О. В. Пісчана, В. М. Коськовецький // Держ. автотранспорт. НДПП. – К., – 2009. – 200 с.
12. Марінцева К. В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем : монографія / К. В. Марінцева // Нац. авіац. ун-т. - Київ, 2014. - 503 с.
13. Харченко В. П. Принципи організації повітряного простору : навч. посіб. / В. П. Харченко, О. Є. Луппо, В. П. Колотуша // Нац. авіац. ун-т. - К., 2006. - 124 с.
14. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту : навч. посіб. Кн. 2 / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов // Нац. транспорт. ун-т. - К. : Арістей. – 2007. – 503 с.
15. Сидоренко К.В., Ложачевська О.М. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: Монографія. – К.: ФОП Маслаков, 2019. – 250 с.
16. Сидоренко К.В. Модернізація механізму формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів / О. Т. Полторацька, К. В. Сидоренко // Конкурентоспроможність підприємств у міжнародному цифровому просторі: Монографія / За редакцією Ареф'євої О.В. – К.: ФОП Маслаков, 2019. – 342 с.
17. Сидоренко К.В. Управління міжнародною конкурентоспроможністю виробничої інфраструктури аеропортів в досягненні цілей стійкого розвитку: теоретико-методичний підхід / К. В. Сидоренко // Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: Монографія / За редакцією Ареф'євої О.В. – К.: Видавництво, 2018. – 364 с.
18. Висоцька М.П. Аналіз і перспективи розвитку цивільної авіації України / М.П.Висоцька//Стратегія розвитку України: наук. журн. – К.: НАУ, 2019. № 1. – С. 94-99.
19. Висоцька М.П. Дослідження основних тенденцій боргової політики України / М.П.Висоцька // Проблеми системного підходу в економіці». Зб. наук. праць № 4/72. К.:НАУ, 2019. – С.28-37.

20. Висоцька М.П. Організаційно-економічні складники формування кадрової політики аеропорту / М.П. Висоцька, О.П. Овсак, О. Пшеничний // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. № 1/18 2019. – С. 148-155.
21. Висоцька М.П. Тенденції та перспективи розвитку світового ринку цивільних повітряних суден / М.П. Висоцька // Проблеми системного підходу в економіці». Зб. наук. праць № 5/73. К.: НАУ, 2019. – С. 14-22.
22. Глуховська Б.В., Побоченко Л.М. Україна й Європа: цінності та стандарти // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2020: міжнародна науково-практична конференція, 17 квітня 2020 року: тези доп. – К., 2020. – С. 434–440.
23. Горобець О.Г., Побоченко Л.М. COVID-2019 як нова загроза світовій економіці // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2020: міжнародна науково-практична конференція, 17 квітня 2020 року: тези доп. – К., 2020. – С. 465–469.
24. Калиновський А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська // Бізнес Інформ. - 2016. - № 8. - С. 88-94.
25. Набок І.І. Глобальні стратегічні альянси в авіаційній галузі: сучасний стан і тенденції розвитку / І.І. Набок // Стратегія розвитку України: наук. журн. – К.: НАУ, 2017. – №2. – С. 130-135.
26. Побоченко Л.М. Роль ділової авіації в глобальному економічному просторі // Сучасні тенденції розвитку світової економіки: Х міжнародна науково-практична конференція, 18 травня 2018 року: тези доп. – Харків, 2018. – С. 33–34.
27. Побоченко Л.М. Сучасні тенденції розвитку ринку авіаційних послуг України. АВІА – 2017: XIII міжнародна науково-технічна конференція, 19-21 квітня 2017 р.: тези доп. – К., 2017. Т.6. – С. 34.39–34.43.
28. Побоченко Л.М. Вплив бізнес-авіації на економіку країн Європейського Союзу // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2018. – №1. – С. 112-117.

29. Побоченко Л.М. Глобалізаційні тенденції розвитку світового ринку бізнес-авіації AVIA – 2015: XIII міжнародна науково-технічна конференція, 21-23 травня 2015 р.: тези доп. – К., 2015. Т.6. – С. 37.15–37.18.
30. Побоченко Л.М. Світовий ринок авіаційних перевезень та вплив на нього COVID-19// Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2020.– №1. – С. 77-83.
31. Побоченко Л.М., Чиженко І.О. Розвиток ділової авіації в Україні на прикладі авіакомпанії «Аеростар» // Україна і світ: перспективи та стратегії розвитку: електронний збірник наукових праць. – Київ: НН ІМВ НАУ, 2016. – № 1. Випуск 2. – С. 119-127.
32. Побоченко Л.М., Шваюк Ю.Е. Ключові проблеми ринку авіаційних перевезень в Україні //Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2015. – Вип. 1. – С. 249–261.
33. Побоченко Л.М.Вплив пандемії COVID-19 на інвестиційну діяльність ТНК. Трансформація функцій держави в умовах глобалізації: Дискусійна платформа, 19 травня 2021 року: тези доп. – К., 2021.– С.85–91.
34. Ричка М.А. Ринок транспортних послуг: зарубіжний досвід/ М.А. Ричка, С.Р. Дерій // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2016. – № 1. – С. 160-166.
35. Сидоренко К.В. Вплив світових криз на формування глобального ринку авіаційних перевезень / К. В. Сидоренко // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2020: міжнар. наук.-практ. конф., 20 квітня 2020 р.: тези доп. – К., 2020. – Т. 2. – С. 175-180.
36. Сидоренко К.В. Детермінанти конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень / К. В. Сидоренко // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнар. наук.-практ. конф., 18 квітня 2018 р. – К., 2018. – С. 59-61.
37. Сидоренко К.В. Особливості управління неавіаційною діяльністю міжнародних аеропортів в умовах глобалізації / К. В. Сидоренко, О. Ю. Сидоренко //

Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: XI міжнар. наук.-практ. конф., 21 квітня 2020 р.: тези доп. – К., 2020. – С. 29-31.

38. [www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua) – офіційний портал Державної авіаційної служби України.

39. <http://www.europeanairlines.no> – офіційний сайт European Airlines.

40. <http://easa.europa.eu> – офіційний сайт European Aviation Safety Agency.

41. <http://kbp.aero/ru/about/airport> – офіційний сайт Київ Бориспіль міжнародний аеропорт.

42. <https://www.iata.org/> – офіційний сайт International Air Transport Association.

43. <http://www.icao.int/Pages/default.aspx> – офіційний сайт International Civil Aviation Organization.

44. <http://worldaerodata.com> – офіційний сайт World Aero Data.

45. <http://www.worldbank.org> – офіційний сайт World Bank

46. <http://www.antonov.com> – офіційний сайт Авіалінія «Антонова».

47. <http://www.ukrstat.gov.ua> – офіційний сайт Державної служби статистики України.

48. Побоченко Л.М. Багдасарян Т.Г Міжнародне співробітництво України та компанії SpaceX в космічній сфері в умовах глобальних трансформацій. The Fifteenth International Scientific Conference "AVIA-2021". – Kyiv, Ukraine. – April 20-22, 2021. – Kyiv. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2021/schedConf/presentations>

49. Побоченко Л.М. Вплив COVID-19 на авіаційні перевезення в світі. The Fifteenth International Scientific Conference "AVIA-2021". – Kyiv, Ukraine. – April 20-22, 2021. – Kyiv. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2021/schedConf/presentations>.

50. Погляд «Інформаційна Агенція», Новини : Юлія Бобрик «Авіація світу на межі краху: заборона польотів вже обійшлася галузі в 880 мільярдів доларів» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.poglyad.tv/aviatsiya-svitu-na-mezhi-krahu-zaboronapolotiv-vzhe-obijshlasya-galuzi-v-880-milyardiv-dolariv>.

51. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України.[Електронний ресурс] – Режим доступу:<http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>.
52. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>.
53. Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору. Офіційний сайт Законодавства ЄС. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://eurlex.europa.eu>.
54. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережуТЄМ-Т».[Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://cstei.lviv.ua/ua/32>.
55. Підписання угоди САП [Електронний ресурс] – Режим доступу:<https://jurliga.ligazakon.net>.
56. Основні тренди аеропортів України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://cfts.org.ua>.
57. Угода між Європейським союзом і його державами-членами й Україною про спільний авіаційний простір. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Єvropejska%20integracija/.html>.
58. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ukraineeu.mfa.gov.ua/news/16616-ukrajina-ta-jes-parafuvali-ugodu-pro-spilynijaviaprostir>.
59. Економіка України під час війни [Електронний ресурс] – Режим доступу:<https://biz.censor.net>.
60. Airports Council International and International Air Transport Association «ACI and IATA call for urgent financial assistance to protect jobs and operations» [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-30-01/>.
61. Airports Council International The Impact of COVID-19 on the Airport Business, Airports Council International, Montreal, Canada, [Electronic resource]. – Access: [https://aci.aero/wp\\_The\\_impact\\_of\\_COVID\\_19\\_on\\_the\\_airport\\_business.pdf](https://aci.aero/wp_The_impact_of_COVID_19_on_the_airport_business.pdf).

62. Civil Aviation Administration of China «Statistical bulletin of civil aviation industry development in 2020» [Electronic resource]. – Access: [http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202106/t20210610\\_207915.html](http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202106/t20210610_207915.html).
63. Civil Aviation Administration of China «Statistics of key performance indicators for china’s civil aviation industry in september 2020» [Electronic resource]. – Access: [http://www.caac.gov.cn/en/HYYJ/SJ/202011/t20201123\\_205327.html](http://www.caac.gov.cn/en/HYYJ/SJ/202011/t20201123_205327.html).
64. Department of Health and Social Care «Sharp rise in coronavirus numbers and a new variant» [Electronic resource]. – Access: <https://www.gov.uk>.
65. International Air Transport Association «Accepting vaccinated passengers should be best practice to reopen borders» [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-05-19-01/>.
66. International Air Transport Association «December 2020 air passenger market analysis» [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis-december-2020/>.
67. International Air Transport Association «Industry losses to top \$84 billion in 2020» [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en>.
68. International Air Transport Association «Shares of key cost items changed during the crisis» [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/shares-of-key-cost-items-changed-during>.
69. International Air Transport Association « Air Passenger Numbers to Recover in 2024» [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>.
70. International Civil Aviation Organization «Effects of novel coronavirus (COVID-19) on civil aviation: economic impact analysis» [Electronic resource]. – Access: <https://www.icao.int>.
71. ICAO Air Transport Monthly Monitor [Electronic resource]. – Access: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Air-Traffic-Monitor.aspx>.
72. Airports Council International «The impact of COVID-19 on the airport business—and the path to recovery» [Electronic resource]. – Access:

<https://aci.aero/2022/02/24/the-impact-of-covid-19-on-the-airport-business-and-the-path-to-recovery-4/>.

73. Impact of COVID-19 on Airline Industry and Strategic Plan for its Recovery with Special Reference to Data Analytics Technology [Electronic resource]. – Access: <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2694&context=publication>.

74. U.S. Department of Transportation « Air Travel Consumer Report: March 2022 and 1st Quarter 2022 » [Electronic resource]. – Access: <https://www.transportation.gov/briefing-room/air-travel-consumer-report-march-2022-and-1st-quarter-2022-numbers>.

75. World Health Organization «Consensus document on the epidemiology of severe acute respiratory syndrome (SARS)» [Electronic resource]. – Access: <http://www.who.int/csr/sars/en/WHOconsensus.pdf>.

76. World Health Organization «Novel coronavirus (2019-nCoV) situation report-1» [Electronic resource]. – Access: <https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200121-sitrep-1-2019-ncov.pdf>.