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
«__» _____2021р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»

Тема: «Проблемні аспекти та перспективи розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19»

Виконавець: Козак Ірина Олександрівна,
група МЕВ-203М

_____
(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 - 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет міжнародних відносин
Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу
спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____Побоченко Л.М.
«__» _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційноїроботи

Козак Ірини Олександрівни

1. Тема роботи «Проблемні аспекти та перспективи розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19» затверджена наказом ректора від «15» вересня 2021 р. № 1868/ст.
2. Термін виконання роботи: з 04 жовтня 2021 року по 26 грудня 2021 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 ICAO та IATA, аналітичні огляди спеціалізованих періодичних видань, а також показники фінансово-економічної діяльності авіакомпаній, зібраних автором у процесі дослідження.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади розвитку міжнародних авіаційних перевезень в контексті пандемії COVID-19, трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах пандемії COVID-19, проблеми та пріоритетні напрямки розвитку авіаційних перевезень в Україні під впливом пандемії COVID-19.
5. Перелік обов’язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 16 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	31.08.2021	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	11.10.2021	Виконано
3.	Теоретичні засади розвитку міжнародних авіаційних перевезень в контексті пандемії COVID-19	12.10.2021-24.10.2021	Виконано
4.	Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах пандемії COVID-19	25.11.2021-07.11.2021	Виконано
5.	Проблеми та пріоритетні напрямки розвитку авіаційних перевезень в Україні під впливом пандемії COVID-19	08.11.2021-21.11.2021	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	22.11.2021-05.12.2021	Виконано
7.	Передати кваліфікаційну роботу для перевірки на плагіат	06.12.2021	Виконано
8.	Оформити кваліфікаційну роботу	07.12.2021-16.12.2021	Виконано
9.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	17.12.2021	Виконано
10.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	20.12.2021	Виконано
11.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	21.12.2021	Виконано

8. Дата видачі завдання: «11» жовтня 2021 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ Побоченко Л.М.
(підпис керівника) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання _____ Козак І.О.
(підпис випускника) (П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Проблемні аспекти та перспективи розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19»: 105 стор., 16 таблиць, 17 рисунків, 72 літературних джерела.

Перелік ключових слів (словосполучень): АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, COVID-19, НИЗЬКОТАРИФНІ АВІАКОМПАНІЇ, СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР, ICAO, IATA, ЛОУКОСТ-ПЕРЕВІЗНИК, LCC, ВІДКРИТЕ НЕБО.

Об'єкт дослідження: процеси дослідження проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19. **Предмет дослідження:** теоретичні та практичні підходи щодо проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідження проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в умовах пандемії.

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

Отримані результати та їх новизна: у роботі розкрито особливості впливу COVID-19 на авіаційні перевезення в світі та проведено оцінку діяльності міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг в період пандемії. 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 прогноз показників діяльності авіаційної галузі в період пандемії COVID-19 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: матеріалик валіфікаційної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19.

ЗМІСТ

ВСТУП……6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕСТІ ПАНДЕМІЇ COVID-19……..9
1.1. Поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі……...9
1.2. Вплив COVID-19 на авіаційні перевезення в світі……17
1.3. Роль міжнародних організацій у регулюванні авіаційних перевезень у світі…….26
РОЗДІЛ 2. ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ЗМІНИ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19……34
2.1. Оцінка діяльності та особливості функціонування міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг……34
2.2 Аналіз діяльності міжнародних низькотарифних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних перевезень…….42
2.3. Світовий досвід організації міжнародних авіаційних перевезень аеропортами світу…….54
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЇ COVID-19……64
3.1. Сучасний стану та тенденцій розвитку ринку авіаперевезень України….64
3.2. Проблеми розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах пандемії COVID-19……73
3.3. Перспективи розвитку ринку авіаційних послуг України в контексті підписання Угоди Спільний авіаційний простір (САП)……...82
ВИСНОВКИ…….92
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……97

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Авіаційна промисловість займає важливе місце в суспільстві, вона задіяна в багатьох сферах життя: пасажирському транспорті, пошті, вантажо-багажі, сільськогосподарських роботах, будівництві. Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів сприяють розвитку повітряного транспорту, що підвищує попит на швидкі та зручні транспортні сполучення.

Україна є однією з небагатьох країн у світі із завершеним циклом розвитку авіації та займає лідируючі позиції на світовому ринку транспортної сфери та регіональної пасажирської авіації. Авіабудування в Україні на сьогодні є надзвичайно перспективною галуззю національної економіки. Втрата можливості серійного виробництва літаків в Україні є великою проблемою розвитку авіаційної галузі, яку необхідно негайно вирішувати. Авіаційна промисловість є однією з високотехнологічних галузей економіки. Розвиток визначає можливість переходу до нової технологічної системи і, як наслідок, суттєво впливає на модернізацію економіки в цілому.

У світі оголосили пандемію коронавірусу, поширення якої змінює не лише життя простих громадян, урядів та міжнародних організацій. Зараз COVID-19 має глобальний характер і завдає шкоди не лише авіаційній промисловості, а й іншим секторам економіки. COVID-19 став унікальним викликом і загрозою для існування та функціонування однієї найбільших і найважливіших галузей промисловості, для цивільної авіації. Зі свого боку, міжнародні урядові та неурядові організації співпрацюють для запобігання поширенню COVID-19 повітряним шляхом, а також для мінімізації і без того негативного впливу пандемії на галузь цивільної авіації та підготовки антикризових заходів для відновлення.

Теоретичні основи формування авіаційної галузі як однієї з ключових галузей, що сприяє економічному розвитку країни, досліджені в роботах таких учених як: В.Г.Афанасьєва, М.М. Бірюкова, В.М. Брижко, М.П. Висоцька, М.Ю. Григоряка,

І.А. Грицяка, В.М. Денисова, Л.М. Ентіна, М.М. Ігнатовського, Р.А. Калюжного, А.Я. Капустіна, О.В. Кресіна, М.В. Новікова, В.Ф. Опришко, Л.М.Побоченко, В.Г. Пилипчука, Н.А.Полянської, К.В. Сидоренко, Л.Д. Тимченко, Б.М. Топорніна, О.О. Четверікова, В.І.Чужикова, В.І.Щелкунова.

Створення сприятливих умов для відновлення попередніх масштабів та нарощення потоку пасажирів в контексті пандемії COVID-19 є не достатньо дослідженою темою.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19.

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

- визначити поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі;
- розкрити особливості впливу COVID-19 на авіаційні перевезення в світі;
- дослідити роль міжнародних організацій у регулюванні авіаційних перевезень у світі
- провести оцінку діяльності та особливостей функціонування міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг;
- проаналізувати аналіз діяльності міжнародних низькотарифних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних перевезень;
- оцінити світовий досвід організації міжнародних авіаційних перевезень аеропортами світу;
- розкрити сучасний стану та тенденцій розвитку ринку авіаперевезень України;
- дослідити проблеми розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах пандемії COVID-19;
- виявити перспективи розвитку ринку авіаційних послуг України в контексті підписання Угоди Спільний авіаційний простір (САП).

Об’єкт дослідження: процеси дослідження проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19.

Предмет дослідження: теоретико-методичні та практичні підходи щодо проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті пандемії COVID-19.

Методологія дослідження. Методологічна основа проведеного дослідження полягає у розвитку теоретичних та методичних засад дослідження проблемних аспектів та перспектив розвитку міжнародних авіаційних перевезень у світі в контексті 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 ІСАО, Державна служба статистики України, Євростат, Світового Банку, праці вітчизняних і зарубіжних вчених, спеціальні періодичні видання, інформаційні дані мережі Інтернет.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки кваліфікаційного дослідження висвітлено у наукових публікаціях:

Kozak I.O. The role of international organizations in the regulation of aviation transportation in the world //Polit. Challenges of science today. International relations: Abstracts of XXI International conference of higher education students and young scientists. – Kyiv, 2021, National Aviation University /Editorial board Lutskyi M.[and others]. – K.: NAU, 2021. – P. 130-132.

Козак І.О. Вплив фінансів на розвиток міжнародних економічних відносин // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики: матеріали міжнародної науково-практичної конференції / Факультет міжнародних відносин; Національний авіаційний університет; за загальною редакцією Ю. О. Волошина – Київ: НАУ, 2021. – С. 260-263.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. В роботі розміщено 16 таблиць та 17 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 72 найменування на восьми сторінках.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕСТІ ПАНДЕМІЇ COVID-19

1.1. Поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі

Транспортна галузь займає особливе місце в системі глобальних комунікацій і сприяє швидкому розвитку економіки в 21 столітті та активізації всіх інтеграційних процесів у всіх сферах людської діяльності. Однією з основних тенденцій розвитку транспортних систем є розширення національних та міжнародних мереж повітряного транспорту для підвищення ефективності роботи всіх видів транспорту та ефективного задоволення потреб економіки та населення.

У сучасному суспільстві існує кілька абсолютно незалежних видів транспорту. Їх поширення пов'язано з різницею між транспортними засобами, які використовуються для перевезення вантажів і людей, а також різними природними середовищами, в яких вони працюють.

Транспортна система України – це великий і складний економічний комплекс, що охоплює всю країну. Включає: наземний транспорт (залізничний, автомобільний), водний (морський і річковий), повітряний і трубопровідний [15, с. 42].

Поняття **«повітряний транспорт»** існує як альтернатива наземному та водному транспорту, які використовують інше середовище для транспорту [16, с. 12].

Повітряний транспорт має певні переваги перед іншими видами транспорту: пасажирським і швидкісним вантажним; швидкість маршруту, що значно економить час при перевезенні пасажирів і вантажів; гнучкість в організації польотів; висока маневреність і адаптація повітряного руху до різних видів транспорту та можливих коливань.

Особлива роль повітряного транспорту визначається частотністю та універсальністю перевезень, що не залежить від пори року чи погодних умов, високою вантажопідйомністю літаків.

Авіаційна галузь України – галузь господарства, що включає: авіабудування (проектування, розробка, виробництво, контроль і використання літаків), авіакомпанії, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомку, сільськогосподарські роботи та аеропорти, авіаклуби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, реконструкція об'єктів цивільної авіації. Сучасна авіаційна промисловість – галузь економіки країни, що характеризується швидким впровадженням науково-технічних досягнень і, як наслідок, виробництвом нових, більш досконалих типів літаків. А для цього потрібна певна гнучкість у виробництві літаків, вміння швидко реорганізовуватись, впроваджувати нові технологічні процеси, підвищувати рівень підготовки [34, с. 18].

Поняття **«повітряний транспорт»** існує як альтернатива наземним і водним видам транспорту, які використовують інше транспортне середовище [26, с. 34]. Повітряний транспорт має певні переваги перед іншими видами транспорту: пасажирським і швидкісним вантажним. Швидкість маршруту, що значно економить час при перевезенні пасажирів і вантажів,гнучкість в організації польотів, висока маневреність і адаптація повітряного руху до різних видів транспорту та можливих коливань. Особлива роль повітряного транспорту визначається частотністю та універсальністю перевезень, що не залежить від пори року чи погодних умов, високою вантажопідйомністю літаків.

На практиці термін **«повітряний рух»** часто використовується для позначення діяльності повітряного транспорту в повітряному просторі з повітряними суднами, такими як залізничні транспортні засоби [21, с. 42]. Термін **«авіація»** традиційно використовується для позначення діяльності в повітряному просторі.

Існує два основних види авіаперевезень: внутрішні та міжнародні. Національне повітряне сполучення – це вид транспорту, в якому відправна точка і пункт призначення, а також усі місця приземлення знаходяться в одній країні. Міжнародний повітряний транспорт – це вид транспорту, при якому місце

відправлення та призначення, незалежно від того, чи є перерви в перевезенні чи підзарядці, знаходяться в кількох країнах або в одній країні, якщо місце приземлення – за кордоном.

Національне повітряне сполучення, з іншого боку, може бути регулярним або нерегулярним; міжрегіональні та внутрішньорегіональні, а також для компаній і компаній [29, с. 16].

Регулярні рейси: послуги на регулярних рейсах, тобто на рейсах, що виконуються повітряними суднами відповідно до опублікованого розкладу польотів у встановленому порядку, у тому числі послуги на додаткових рейсах, тобто на рейсах на додаток до запланованих дат і маршруту, ніж регулярні рейси [31, с. 64].

Послуги, що надаються у позаплановому (чартерному) сполученні, тобто на рейсах, що виконуються повітряними суднами поза опублікованими годинами відповідно до транспортного договору, укладеного між замовником та авіакомпанією або іншим оператором [32, с. 42].

Міжрегіональне повітряне сполучення: національне повітряне сполучення (регулярні та чартерні рейси) з авіакомпаніями, створеними між пунктами в регіонах, закріпленими за різними регіональними відділеннями авіасполучення, на окремих маршрутах між пунктами в регіоні, закріпленими за регіональним офісом [37, с. 12].

Комерційні перевезення: чартерні авіаперевезення на замовлення фізичних та юридичних осіб, що здійснюються на спеціально обладнаних цивільних літаках до 15 пасажирів. Корпоративні перевезення: повітряні перевезення, що здійснюються авіакомпанією (оператором) без комерційних цілей (для задоволення власних потреб без отримання комерційної вигоди), (див. Рис.1.1.).

Військово-морська авіація є складовою частиною військово-морської авіації збройних сил країн світу, що базуються на кораблях (авіаносцях) і є їх озброєнням. Цей тип літаків складається з корабельних бойових літаків і вертольотів і суден постачання, які діють у віддалених морських районах, які знаходяться поза зоною дії прибережної авіації. Основна частина морської авіації – палубний політ. Крім того, до неї входять літаки та вертольоти різних типів, призначені або пристосовані

для спуску на воду човнів без кабіни. До морської авіації належать палубні літаки: бойові літаки, бойові літаки, протичовнові, розвідувальні, радіолокаційні, радіоелектронної боротьби, заправки та інші, а також вертольоти (протичовнові, транспортні та іншого призначення).

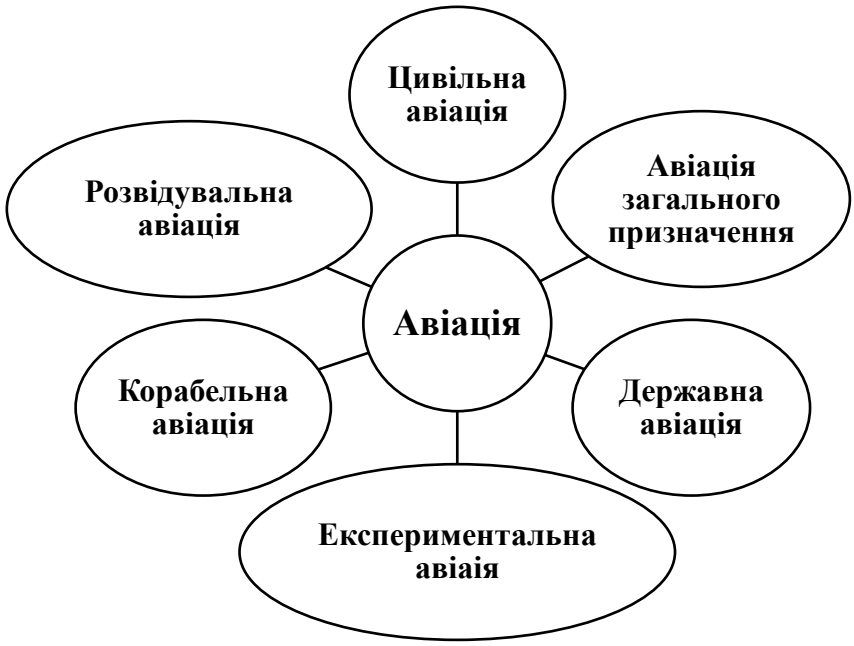

Рис. 1.1. Структура авіації.

Примітка. Побудовано автором за даними Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978.

Розвідувальна авіація: вид стратегічної або тактичної (фронтової) авіації, призначеної для повітряної розвідки з метою отримання інформації про противника в районах дій на суші та на морі (морі). У арміях більш розвинених країн розвідувальну авіацію з пілотованою авіацією та безпілотні літальні апарати оснащують спеціальним технічним обладнанням, що дозволяє здійснювати денну і нічну розвідку різними способами: візуальним, фотографічним і радіолокаційним виявленням. Авіаційна промисловість є глобальною частиною транспортної мережі, яка включає перевезення вантажів і пасажирів повітряним транспортом, а також надання базових послуг багатьом іншим галузям, від медицини та національної оборони до туризму та спорту. Значна частина галузі зосереджена на туризмі та

туризмі. Мета польотів – досягти будь-якої точки землі за кілька годин. Літаки вважаються одними з найбезпечніших транспортних засобів. Подорожувати по повітрю набагато швидше, ніж інші способи доставки, і легко доступні в більшості місць. Тому літаки відіграють важливу роль у постачанні товарів для інших галузей промисловості.

Прийнято виділяти основні складові авіаційної галузі країни (рис. 1.2.):

Рис. 1.2. Основні складові авіаційної галузі.

Примітка. Побудовано автором за 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.

Залежно від виду діяльності авіакомпанії поділяються на: авіатехнічні засоби (розробка, виробництво та випробування літаків),завод авіаційних двигунів (розробка, виробництво та випробування авіадвигунів), борторемонтна майстерня (борторемонт). Літаки і гелікоптери нині виробляються в більш ніж 20 країнах, але їх виробничі потужності різняться у виробництві цивільних і особливо військових літаків. Великі літаки на 100-400 пасажирів виробляють тільки США, об'єднана компанія провідних країн Західної Європи – «Ейрбас», а також деякі країни СНД

(Росія, Узбекистан). Вони також можуть виготовляти вантажні літаки. Ці літаки з дальністю дії до 10 000 км і більше призначені для міжконтинентальних авіаліній.

Все більшого значення набуває виробництво легких цивільних літаків різного призначення. Найдешевший і популярний: для патрульних, поліцейських, спортивних, з кількістю місць до 10. На сьогодні глобальна система повітряного транспорту налічує близько 600 авіакомпаній (табл. 1.1):

Таблиця 1.1

Класифікація авіатранспортних компаній

Тип класифікації	**Вид**	**Значення**
За належністю	державні	Авіакомпанії з колишніх соціалістичних країн, більшість авіакомпаній із країн, що розвиваються, а також окремі авіакомпанії з розвинених країн, які були створені чи націоналізовані державою.
	приватні	Власники авіакомпаній або невеликої кількості невеликих авіакомпаній, а також так звані «комп'ютерні» авіакомпанії та таксі.
	корпоративні	Авіакомпанії, які офіційно належать компанії.
За характером виконання польотів	внутрішні	вони літають лише в межах своєї країни
	міжнародні	Виконувати рейси тільки в рамках міжнародного повітряного сполучення
	змішані	національні та міжнародні перевезення
За дальністю і напрямком польотів	магістральні	Здійснення міжнародних та національних перевезень на відстань 3000 км і більше, наприклад трансатлантичних, трансазійських та інших міжрегіональних авіаперевезень.
	регіональні	Здійснення міжнародних та національних перевезень на відстань не більше 3000 км (внутрішньоєвропейські перевезення)
	місцеві	перевезення національних авіаліній протяжністю не більше 1000 км. виконувати
	комютерні	Здійснення регулярних перевезень між сусідніми населеними пунктами в діапазоні від 100 до 500 км
За типом	пасажирські	експлуатувати повітряні судна, обладнані для перевезення пасажирів, а також перевезення вантажів і пошти в спеціальних вантажних трюмах.
	вантажні	Здійснює вантаж тільки на спеціально обладнаних літаках
	змішані	здійснювати всі види транспорту
За видом операцій	регулярні	Виконувати польоти за встановленим планом польотів.
	чартерні	надає послуги позапланового авіаперевезення виключно на підставі спеціальних договорів між авіакомпанією та замовником.

Примітка. Складено автором за Калиновський А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль // Бізнес Інформ. - 2016. - № 8. - С. 88-94.

Аеропорти та аеродроми будуються для експлуатації літаків для перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, а також для інших цілей.

Аеропорт – комплекс, що включає аеродром та інші будівлі та обладнання, інженерно-технічні, офісні та культурно-житлові будівлі, об'єкти інфраструктури для прийому та відправлення пасажирів, наземну обробку персональних комп'ютерів, пасажирів, членів екіпажу, багаж, пошта, вантаж.

Аеропорт може включати об’єкти єдиної системи управління повітряним рухом, метеорологічного забезпечення, вертодроми та вертодроми, під’їзні шляхи з смугами руху, об’єкти соціального призначення та інші будівлі та споруди, що знаходяться поблизу. Основна класифікація аеропортів відображена в табл. 1.2:

Таблиця 1.2

Класифікація аеропортів

Тип класифікації	**Вид**	**Значення**
За значенням	загальнодержавного значення (стратегічні аеропорти)	- охоплюють більшість повітряних і пасажирських перевезень, є найважливішими ключовими елементами національної системи повітряного транспорту та гарантують роботу найважливіших національних та міжнародних авіасполучення; - є частиною мережі міжнародних транспортних коридорів;
	регіональні	Надання авіасполучення для окремих регіонів, районів, кількох районів.
За видами перевезень	міжнародні	Відкриті для приймання та відправлення повітряних суден, які використовуються в міжнародних повітряних перевезеннях і які підлягають митному, прикордонному, гігієнічному та карантинному контролю, контролю безпеки та іншим видам контролю.
	Внутрішні	Які обслуговує повітряний рух, що відбувається в державі

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

Аеропорти класифікують за критерієм річного пасажиропотоку, тобто загальної кількості всіх пасажирів, які вилітають і прибувають, включаючи пасажирів на транзитних рейсах. Річна інтенсивність пасажиропотоку характерна для класів аеропортів. [16, с. 32]

Безпека дорожнього руху є одним із головних пріоритетів галузі. Міжнародна асоціація повітряного транспорту регулярно контролює кількість аварій та надзвичайних ситуацій у цивільній авіації. Повітряний рух має великий вплив на атмосферу Землі. Особливість впливу літаків на навколишнє середовище в основному полягає в тому, що сучасний парк літаків і вертольотів має газотурбінні двигуни. Літаки «кукурузники» збереглися лише для сільськогосподарських і спортивних галузях, а також у невеликій кількості парапланів. По-друге, газові турбіни працюють на гасі, хімічний склад якого дещо відрізняється від автомобільного бензину та якісного дизельного палива, з меншою кількістю сірки та механічних домішок. По-третє, більшість авіаційних викидів викидаються безпосередньо в повітряний простір на відносно великих висотах, на високих швидкостях і з турбулентним потоком, і лише незначна частина в околицях аеропортів і міст.

Отже, існує два основних види авіаперевезень – внутрішні та міжнародні. У свою чергу внутрішнє повітряне сполучення – це вид транспорту, на якому розташовані пункт відправлення та призначення, а також усі місця приземлення на території однієї країни. До міжнародних авіаперевезень відносять ті місця відправлення та призначення, незалежно від того, чи є перерви в перевезенні чи перевантаження, які знаходяться в кількох країнах, якщо місце приземлення знаходиться за кордоном.

Доведено, розвиток авіаційної промисловості є одним із найважливіших показників економічного та технологічного розвитку країни. Повітряний транспорт є одним із пріоритетів економіки, що забезпечує ефективний розвиток зовнішньої торгівлі, задоволення потреб населення та забезпечення економічних інтересів міжнародного ринку. Вагоме значення авіації полягає в тому що вона є найефективнішим (найшвидшим), а від так пріоритетним видом транспорту при перевезеннях на великі відстані. Нині, пандемія COVID-19 справляє руйнівний вплив на авіаційну галузь у всьому світі: майже весь повітряний рух було припинено наприкінці березня та в квітні 2020 року, як результат авіакомпанії другий рік поспіль зазнають збитків.

1.2. Вплив COVID-19 на авіаційні перевезення в світі

Серйозним випробуванням для міжнародних повітряних перевезень стало поширення коронавірусу, так як ця галузь є однією із найбільш постраждалих від пандемії COVID-19 галузей світової економіки. У галузі вантажних авіаперевезень у всьому світі спостерігається зниження попиту на 15%. Так, скасування пасажирських рейсів вплинуло і на вартість послуг доставки вантажів, оскільки більшість із них раніше доставлялись пасажирськими літаками. Вантажних літаків немає практично ні в одній авіакомпанії світу через дуже високу собівартість.

Пандемія COVID-19 супроводжується значним негативним впливом на основні сектори роботи цивільної авіації, на весь авіаційний бізнес, що є наслідком упровадження карантинних заходів, які передбачали заборону прийняття та відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні пасажирські перевезення осіб, які здійснюють подорож з туристичною метою; заборону на перетин державного кордону (за виключенням певних категорій громадян), впровадження обов'язкової ізоляції (обсервації) при перетині державного кордону.

Активність повітряного руху сповільнилася в березні 2020 року, оскільки COVID-19 швидко поширювався по всьому світу. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) оголосила, що 2020 рік є найгіршим роком з точки зору попиту на повітряний транспорт. Протягом року глобальний регулярний трафік, виміряний у пасажиро-кілометрах, впав на 65,9%, а пропускна спроможність, виміряна в доступних кілометрах, впала на 56,5% порівняно з 2019 роком.

Різке падіння пасажиропотоку на тлі занепокоєння щодо інфекції COVID-19 та зусиль уряду щодо стримування поширення хвороби, включаючи карантин та прикордонні правила, призвело до закриття тисяч літаків.

Дані Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) показують, що загальна кількість комерційних рейсів, виконаних у 2020 році, включаючи внутрішні та міжнародні пасажирські та вантажні рейси, зменшилася більш ніж на 15,5 мільйонів,

або на 33,8%, порівняно з 2019 роком. Більшість комерційних рейсів у світі зменшилось на 34,6% у 2020 році, натомість вантажоперевезення зросли на 2,74%.

За оцінками ICAO, у 2020 році авіакомпанії втратили понад 372,48 мільярда доларів і перевезли на 2,76 мільярда пасажирів менше, ніж у 2019 році. Постачальники аеронавігаційних послуг втратили 12,93 мільярда доларів на авіаквитках, а навігація та аеропорти втратили 114,58 млрд. доларів.

Очікується, що авіаперевезення певною мірою відновляться у 2021 році, оскільки все більше потенційних пасажирів буде вакциновано і довіра споживачів відновиться. Відтак прогнозується, що у 2021 року внутрішні авіаперевезення демонструватимуть подальше зростання порівняно з приростом міжнародних перевезень.

Світовий авіаційний сектор йде на великі жертви в боротьбі з COVID-19. Соціальне дистанціювання та обмеження пересування, особливо обмеження на поїздки, мають вторинний вплив на суспільство, економіку та торгівлю [62]. У зв’язку з пандемією COVID-19 та обмеженнями на поїздки попит на авіаперевезення різко падає.

Вцілому аеропорти втратили близько 65% пасажиропотоку, або понад 111,8 мільярдів доходів, у 2020 році, авіакомпанії скоротили кількість пасажирів на 65,9% у 2020 році порівняно з 2019 роком [65, с. 12].

Загалом порівняно з 2019 роком, світова пропускна спроможність авіакомпаній у 2020 році скоротилася на 50%, кількість перевезених пасажирів зменшилася приблизно на 2,7 млрд. дол. Переважно усі міжнародні рейси в основному обмежили або перевели на короткотривалі. У порівнянні з внутрішніми пасажирськими перевезеннями, міжнародний пасажиропотік зменшується за кількістю пасажирів і втрачає левову частку доходу.

Оскільки світовий повітряний рух сповільнився, авіакомпанії та аеропорти швидко стали банкротувати. Більшість авіакомпаній мали фінансову подушку всього на два місяці роботи. Проте багато країн, наприклад Сінгапур, розглядає цивільну авіацію як стратегічний ресурс, оскільки вона тісно пов’язана з іншими галузями та економічним зростанням держави вцілому та відіграє важливу роль у

стабілізації ланцюгів поставок, тому Сінгапур надає субсидії для підтримки повітряного руху [36].

Багато країн по прикладу Сінгапуру, надають фінансову підтримку своїм національним авіакомпаніям, аеропортам та іншим учасникам авіаційної галузі, звільняють від оподаткування, надають субсидії [36].

У таблиці 1.3 показано види державної допомоги, яку провідні країни та регіони надали авіакомпаніям під час пандемії COVID 19. Станом на серпень 2020 року уряди провідних країн надали авіакомпаніям близько 160 мільярдів доларів допомоги:

Таблиця 1.3

Заходи підтримки авіакомпаній у провідних країнах та регіонах світу

Країна	**Заходи, що впроваджувались**	**Термін початку**
Китай	Створено Фонду розвитку цивільної авіації, що дотує авіакомпанії.	1 січня 2020 року
	Надається субсидія в розмірі 0,0176 юанів за 1 вільний сидіння-кілометр на внутрішніх маршрутах, що працюють, і субсидія в розмірі 0,0528 юанів за вільне сидіння-кілометр для міжнародних маршрутів, які покриває авіакомпанія.	З 23 січня по 30 червня 2020 р
	Звільнення від плати за паркування біля аеропортів та зниження базової ціни на посадку та зліт на 10% в аеропортах 1 і 2 класів; 10% знижка за маршрутними тарифами; зниження базової ціни від різниці продажів авіапалива на 8% для внутрішніх рейсів авіакомпаній	23 січня 2020 року
	Підтримка реорганізації авіакомпаній та оптимізації пропускної спроможності	11 лютого 2020 року
Гонконг, Китай	Повне звільнення на п’ять місяців від плати за паркування та аеродром для власних пасажирських літаків	З лютого по червень 2020 р
	Зниження плати за посадку пасажирських літаків на 40% протягом чотирьох місяців	
	Зменшення зборів за обробку, технічне обслуговування та обслуговування транспортних засобів у зоні польоту	8 квітня 2020 року
	Заздалегідь викуплені близько 500 000 авіаквитків у чотирьох національних авіакомпаній на суму до 2 мільярдів гонконгських доларів	
США	25 мільярдів доларів у вигляді позик і гарантій по кредитам, для пасажирських авіакомпаній	30 березня 2020 року
	17 мільярдів доларів США у вигляді позик і гарантій для Boeing.	
Німеччина	9 мільярдів євро, з метою викупу 20% акцій Lufthansa	25 травня 2020 року
Франція та Нідерланди	10 мільярдів євро допомоги Air France-KLM	24 квітня 2020 року

Продовження табл. 1.3.

Сінгапур	Знижка 10% на посадку для всіх регулярних пасажирських рейсів, які приземляються в Сінгапурі	З квітня 2020 року по березень 2021 року
	Знижка 50% на оренду лаунжів та офісів авіакомпаній у будівлях терміналів аеропорту Чангі та Селетар	
	100% знижка на вартість паркування літаків в аеропортах Чангі та Селетар	
	Відмова від підвищення на 1% зборів за посадку, стоянку та аеробрідж (LPA) для всіх авіакомпаній і вантажних рейсів	26 березня 2020 року
Австралія	Пакет допомоги в розмірі 715 мільйонів доларів для відшкодування та скасування акцизу на авіаційне паливо, зборів за авіасполучення, а також зборів за безпеку внутрішньої та регіональної авіації	17 березня 2020 року
	198 мільйонів доларів на підтримку критичних авіаційних сполученнях по всій регіональній Австралії.	28 березня 2020 року
Нова Зеландія	Фінансова підтримка в розмірі 163 мільйони новозеландських доларів для сплати державних зборів за пасажирів протягом наступних шести місяців	17 березня 2020 року
	37 мільйонів новозеландських доларів для покриття податків, пов'язаних із національною авіакомпанією.	
	Будь-яке підвищення зборів або перегляд цін від агентств, які стягують збори на кордоні, призупиняються на 12 місяців	20 березня 2020 року
	900 мільйонів новозеландських доларів державна позика Air New Zealand протягом наступних двох років	
Італія	600 мільйонів євро допомоги Alitalia	17 березня 2020 року
Швеції та Данії	300 мільйонів доларів кредитних гарантій SAS	17 березня 2020 року

Примітка. Складено автором за даними International Civil Aviation Organization.

На відміну від пасажирських літаків, пандемія збільшує попит на авіаперевезення. Для забезпечення безперервності ланцюгів поставок у зовнішній торгівлі Китай проводить ефективну політику збільшення пропускної здатності міжнародного повітряного транспорту. Сполучені Штати надають 4 мільярди доларів у вигляді позик і гарантій судноплавним компаніям. Сінгапур зменшує посадковий збір на всі регулярні рейси на 10%. На сьогодні громадській авіації не приділено достатньої уваги [36]. Тільки аеропорти авіації загального призначення отримають 100 мільйонів доларів.

Отже, щоб підтримати життєво важливі галузі та захисту робочих місць великі авіакомпанії отримують державну фінансову підтримку. Як видно з таблиці 1.4, у 2020 році у світі щонайменше 31 авіакомпанія припинила свою діяльність чи

оголосила про банкрутство або збанкрутувала, причому це були лоукостери або регіональні авіакомпанії.

Таблиця 1.4

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.

Окрім авіакомпаній, уряди також надають підтримку аеропортам, вантажним авіакомпаніям, авіації загального користування, робітникам тощо. У таблиці 1.5 наведено заходи щодо підтримки аеропортів, вантажо-перевізників та авіації загального призначення та працівників відповідно.

Таблиця 1.5

Заходи підтримки вантажоперевізників та авіації загального призначення в деяких країнах та регіонах

Країна/регіон	Заходи	Дата/тривалість дії
Китай	Підтримка політики міжнародних вантажних рейсів під час спалаху	24 березня 2020 року
	Заохочувати злиття та реорганізацію авіатранспортних та логістичних компаній	
США	4 мільярди доларів у вигляді кредитів та гарантій по кредитах для вантажних перевізників	30 березня 2020 року
	100 мільйонів доларів для аеропортів авіації загального призначення	
Сінгапур	Знижка 10% на посадку для всіх регулярних рейсів вантажних суден	З квітня по жовтень 2020 року

Примітка. Складено автором за даними International Civil Aviation Organization.

За даними ІАТА зазначено, що чисті втрати 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 хтось міг очікувати. Маємо оптимістичні настрої, що 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.

Отже, 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.

ICAO, ACI, CANSO, IATA, TIACA, WFP та ВООЗ працювали в тісній співпраці над розробкою єдиного джерела для специфічних для авіації керівних принципів з метою забезпечення належного планування та дій на всіх рівнях з метою пом’якшення наслідків спалаху хвороби для людини (табл. 1.6):

Таблиця 1.6

Запитання та відповіді для держав, операторів повітряного транспорту та широкої громадськості

Нормативна база ІСАО	
Q1	Що вимагають стандарти ІСАО з точки зору організації, коли держави реагують на інфекційні захворювання, що становлять міжнародне занепокоєння, такі як COVID-19?
Відповідь:	Повинен бути створений Національний авіаційний план, який містить посилання на планування спалаху інфекційних захворювань. Він повинен відповідати вказівкам ІСАО та інструкціям з підготовки, доступним від ВООЗ.
Q2	Як держава може координувати питання спрощення повітряного транспорту на національному рівні?
Відповідь:	Держави зобов'язані створити Національні комітети зі спрощення обслуговування повітряного транспорту для координації широких питань політики, включаючи реагування на надзвичайні ситуації у сфері охорони здоров'я, що становлять міжнародне значення . Для успіху такого комітету потрібна активна участь відповідних урядових міністерств та/або відомств, таких як митна служба, імміграція, органи цивільної авіації, закордонні справи, сільське господарство/довкілля, карантин та охорона здоров’я.
Q3	Чи повинні держави обмежувати міжнародні поїздки на свою територію чи виїзд з неї?
Відповідь:	ІСАО вимагає, щоб «Договірні держави не заважали повітряному судну здійснювати рейси до будь-якого міжнародного аеропорту з міркувань охорони здоров’я», якщо такі дії не вживаються відповідно до Міжнародних медико-санітарних правил (2005) Всесвітньої організації охорони здоров’я .
Q4	Чи існують нормативні принципи, які повинні керувати державою у відповідь на COVID-19?

Продовження табл.1.6

Відповідь:	Стаття 22 Чиказької конвенції встановлює , що держави повинні зазвичай уникнути непотрібних затримок повітряних суден, екіпажів, пасажирів і вантажів . Таким чином, будь-яке впровадження обмежувальних заходів має бути необхідним на основі чіткої оцінки ризику. У той же час будь-які такі заходи мають бути ефективними відповідно до Чиказької конвенції та Резолюції A35-12 Асамблеї ІСАО.
Реалізація	
Q5	Які практичні кроки має розглянути держава, щоб реагувати на COVID-19?
Відповідь:	Держава має скликати засідання як Національного комітету спрощення повітряного транспорту, так і Комітету спрощення обслуговування аеропортів (або подібних координаційних органів), щоб розглянути ситуацію та будь-які дії, спрямовані на зменшення ризику поширення COVID-19 через міжнародну цивільну авіацію. У разі потреби він повинен проконсультуватися з ВООЗ. Держава повинна призначити контактний центр для зв'язку з іншими державами та Всесвітньою організацією охорони здоров'я щодо імплементації відповідних положень Міжнародних медичних правил (2005 р.) Протоколи реагування на всі повідомлення та звіти від операторів, що стосуються можливих випадків інфекційних захворювань, повинні бути оцінені та доведені до відома відповідних зацікавлених сторін. Усі необхідні канали комунікації мають бути повністю активними. Національні авіаційні органи повинні бути повністю залучені до процесу планування, щоб гарантувати, що їхній досвід доступний національному органу охорони здоров'я.
Q6	Яка роль ІСАО в контексті спалаху COVID-19? Як ІСАО взаємодіє із Всесвітньою організацією охорони здоров’я, Міжнародною асоціацією повітряного транспорту, Міжнародною радою аеропортів та іншими партнерами?
Відповідь:	ІСАО координує та надає інструкції та інформацію. ІСАО та ВООЗ тісно співпрацюють. ІСАО сприяє обміну інформацією з державами-членами CAPSCA та між ними , а також IATA, ACI, EACCC, EASA, CDC та FAA.
Q7	Що таке CAPSCA?
Відповідь:	CAPSCA, Спільна домовленість щодо запобігання та управління подіями громадського здоров’я в цивільній авіації , є ініціативою, яку очолює ІСАО, щоб об’єднати міжнародні, регіональні, національні та місцеві організації з метою об’єднання зусиль і розвитку скоординованого підходу в цьому просторі. Відповідним державним організаціям пропонується приєднатися до CAPSCA, якщо вони ще не зробили цього, щоб бути готовим до подій громадського здоров’я, таких як COVID-19.
Додаткова інформація	
Q8	Як я можу бути в курсі подій, пов’язаних із COVID-19?
Відповідь:	Глибина та обсяг знань про COVID-19 постійно збільшуються. Маючи це на увазі, важливо, щоб органи влади намагалися залишатися в курсі всіх інструкцій та залишалися гнучкими, щоб адаптувати заходи, які вони впровадили, відповідно до потреб. Ця спеціальна сторінка щодо COVID-19 містить повністю оновлену інформацію щодо рекомендацій щодо COVID-19 та міжнародної цивільної авіації, а також щоденну статистику подій, включаючи посилання на веб-сайти ВООЗ, ACI та IATA, що регулярно оновлюються.
Q9	Де я можу знайти додаткову інформацію про COVID-19, актуальну для регіонів?
Відповідь:	ВООЗ є головним координуючим агентством на міжнародному рівні для всіх аспектів реагування на COVID-19. Їхня спеціальна веб-сторінка надає інформацію, орієнтовану на держави, а також інші органи влади та широку громадськість.

Примітка. Складено автором за даними International Civil Aviation Organization

Відповідно до розроблених рекомендацій, державам також рекомендується здійснювати міжсекторальну комунікацію та співпрацювати з усіма відповідними зацікавленими сторонами на національному та міжнародному рівнях, щоб бути в курсі останніх подій як в галузі авіації, так і в галузі охорони здоров'я. ІСАО визнає невідкладну необхідність та велику цінність співпраці, координації та наявності надійної інформації для сприяння боротьбі з міжнародним поширенням спалахів інфекційних захворювань, таких як коронавірус.

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

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.

Для збереження авіаційного бізнесу і виходу з кризи велике значення має фінансова підтримка збиткових підприємств авіаційного комплексу шляхом компенсації витрат. Більшість урядів країн світу підтримують авіатранспортну галузь шляхом встановлення пільгових кредитів, надають безповоротну фінансову допомогу, вводять різні пільги і дотації.

Зважаючи на численні прогнози пандемія COVID-19 не закінчиться у 2021 чи навіть у 2022 році, а може продовжитись ще на декілька років. Тому авіапідприємствам у сфері пасажирських перевезень доведеться пристосуватись до умов епідеміологічних обмежень, при цьому підвищувати ефективність і результативність своєї роботи.

1.3. Роль міжнародних організацій у регулюванні авіаційних перевезень у світі

Необхідність регулювання пасажирських і транспортних перевезень, гарантування безпеки польотів, охорони екології планети стала основою низки нормативно-правових актів, які заклали основи формування міжнародного авіаційного права. Необхідність забезпечення ефективності цих міжнародних стандартів стала основою для створення понад сорока міжнародних організацій цивільної авіації.

У питаннях нормального функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права значну роль відіграють міжнародні авіаційні організації, число яких неухильно зростає.

Для координації дій міжнародних повітряних перевізників і забезпечення їх необхідною організаційно-правовою базою в середині 40-х років XX ст. були створені дві великі міжнародні організації по повітряному транспорту: ІКАО та ІАТА, основними функціями яких є в першу чергу визначення напрямків стратегічного розвитку міжнародної цивільної авіації та забезпечення ефективної взаємодії авіакомпаній на ринку міжнародних перевезень, а також підготовка проектів міжнародних договорів у галузі перевезень повітряним транспортом, уніфікація авіаційно-технічних регламентів та процедур, розробка правил перевезення пасажирів та вантажів, підготовка проформ транспортних документів, видання методичних матеріалів зі статистики діяльності міжнародної цивільної авіації [33, с.231].

Провідне місце серед міжнародних організацій цивільної авіації займає **Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО).** Заснована як частина роботи ООН з миру та безпеки, ІСАО поставила собі за мету розробити принципи та методи міжнародного управління повітряним рухом та сприяти плануванню та розвитку міжнародного повітряного руху.

Діяльність ІСАО регулюється Чиказькою конвенцією 1944 року. Цілі будуть досягнуті через низку напрямів, включаючи: забезпечення безпечного та

впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі та у задоволенні потреби споживачів в безпечних, регулярних, ефективних та економних авіаперельотах [32, с. 28].

Враховуючи структуру ІСАО, слід зазначити, що найважливішим центральним органом є Асамблея, яка збирається кожні три роки або на позачергових сесіях. Відповідно до статті 48. Позачергові сесії Асамблеї Чиказької конвенції можуть проводитися в будь-який час на прохання 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 проведення зборів кворуму потрібна більшість держав-учасниць [32, с. 31].

Представники інших зацікавлених міжнародних організацій, а також країн, які не є членами ІСАО, також можуть бути допущені до зустрічей як спостерігачі. Права та обов'язки зборів включають вибори представників держав-учасниць, представлених у раді також для розгляду звіту Ради та за необхідності вживати відповідних заходів; визначати власні правила та процедури та створювати комісії також вивчати питання, які входять до сфери діяльності ІСАО.

Одним із головних завдань Ради ІСАО є прийняття міжнародних стандартів і рекомендованої практики (SARP) і додавання їх до Чиказької конвенції. У деяких випадках Рада ІСАО може проводити арбітраж між державами-членами з питань, пов’язаних з авіацією або виконанням положень Чиказької конвенції, а також може розглядати ситуації, які перешкоджають розвитку міжнародної авіації [32, с. 34]. Інші функції Ради ІСАО, визначені ст. 54-55 Чиказької конвенції та включають подання щорічних звітів Асамблеї ІСАО; призначення авіаційного комітету; створення постачальника аеронавігаційних послуг; управління фінансами ІСАО [32, с. 35].

На сьогоднішній день ІСАО поставила п’ять стратегічних цілей на трирічний період для забезпечення глобальної мережі повітряного транспорту, яка відповідає соціальному та економічному розвитку та перевершує його, враховуючи потреби світової економіки, пасажирів та потребу прогнозувати глобальний повітряний простір і трафік.

До них віднесені такі:

– безпека польотів цивільної авіації;

– аеронавігаційний потенціал та ефективність глобальної системи цивільної авіації;

– укріплення глобальної авіаційної безпеки і спрощення формальних процедур;

– економічний розвиток повітряного транспорту;

– забезпечення екологічної безпеки [23, с. 16].

До Міжнародної організації цивільної авіації нині входить 191 країна. Україна ратифікувала Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 10 серпня 1992 року.

Іншою важливою міжнародною неурядовою організацією, яка регулює діяльність цивільної авіації, є **Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA)**. Його поява була зумовлена швидким зростанням технічного прогресу та роллю, яку відігравали міжнародні авіаперевезення з перших днів 1945 року до першої нафтової кризи 1973 року [34, с. 42].

На відміну від ICAO, асоціація виступає координатором і лобістом авіаційної промисловості в таких областях, як безпека польотів, авіація, політика тарифів, технічне обслуговування та безпека польотів.

Головна мета IATA – це сприяння авіакомпаніям у вирішенні таких питань: ціноутворення (міжнародні тарифи); регулювання міжнародних перевезень; юридичні та технічні проблеми; підготовка персоналу; авіаційна медицина. Однак вона займається й розробкою міжнародних стандартів спільно з ICAO.

Сьогодні акредитація IATA – це визнання компанії як надійного та перевіреного партнера, що відповідає всім вимогам асоціації. Сюди входить 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 (Billing and Settlement Plan) - систему, яка спрощує процес оформлення квитків, реєстрації та виставлення рахунків між акредитованими

агентами ІАТА. Зараз перевагами BSP Україна користуються 58 авіакомпаній та 253 акредитовані агентства [36, с. 28].

Уже понад 70 років ІАТА розробляє глобальні комерційні стандарти, на яких будується авіатранспортна індустрія. Мета ІАТА - допомогти авіакомпаніям спростити процеси і збільшити зручність для пасажирів, одночасно знижуючи витрати і підвищуючи ефективність [59], (рис. 1.3.):

Цілі ІАТА - 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 ІАТА - 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 поширенням економічного та технічного досвіду експлуатації авіаліній та через свій спеціальний розрахунковий орган(клірингову палату) здійснює фінансові розрахунки між авіакомпаніями-членами ІАТА.

Значимість ІАТА - розробка та прийняття єдиних правил авіаперевезень, рекомендацій з принципів побудови тарифів та визначення їх рівня на всіх лінія, що експлуатуються авіакомпаніями членами ІАТА, формування загальних стандартіфв обслуговування пасажирів і вантажів, уніфікації уиов міжнародних повітряних перевезень.

Взаємовідносини ІАТА 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. 1.3. Особливості функціонування Міжнародної організації повітряного транспорту (ІАТА).

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

ІАТА 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.

ІАТА підтримує міжнародну перспективу і надає унікальний глобальний голос від імені своїх членів. Маючи більше 60 офісів по всьому світу, ІАТА 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 ІАТА тепер представляє 290 авіакомпаній в 120 країнах. Проводячи 82% світового повітряного руху, членами ІАТА є провідні в світі пасажирські і вантажні авіакомпанії [59].

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

В Європі є дві організації, які регулюють цивільну авіацію: Європейська конференція цивільної авіації (ECAS) і Європейська організація з безпеки аеронавігації (Eurocontrol).

Європейська конференція цивільної авіації (ECAC)складається з 44 країн-членів, включаючи майже всі європейські країни. Як і інші регіональні міжурядові організації, вона виконує для регіону практично ті ж функції, що й ІКАО на глобальному рівні.

Місія ECAC – сприяти сталому розвитку безпечної, ефективної та стійкої європейської системи повітряного транспорту. Багаторічний авіаційний досвід, членство та тісні зв’язки з Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) дозволяють ECAC діяти як єдиний європейський форум для обговорення всіх важливих питань цивільної авіації [47, с. 62].

Робота ECAC в основному зосереджена на міжурядовому співробітництві в галузі транспорту в Європі. Зокрема, зосереджується на таких сферах: зовнішні відносини; безпека польотів; авіаційна безпека; екологія; економічні проблеми; пасажирське обслуговування та здоров'я пасажирів; інтеграція повітряного транспорту; фінанси. У цьому контексті ECAC тісно співпрацює з державними

організаціями, регіональними міжурядовими організаціями, авіакомпаніями, аеропортами, виробниками літаків та навчальними організаціями.

У 1960 р. з підписанням угоди про міжнародне співробітництво в галузі управління повітряним рухом «Євроконтроль» розпочалася діяльність Європейської організації з безпеки управління повітряним рухом (Євроконтроль). Відповідно до положень цієї Угоди Євроконтроль є юридичною особою і має повну правоздатність, з правом об'єднання відповідно до національного законодавства країн, де розташовані його філії [19, с. 16]. Організація складається з двох частин: Постійної комісії з питань авіаційної безпеки та Агентства з авіаційної безпеки. Останній виконує функції виконавчого органу Євроконтролю.

Метою цієї комісії є надання допомоги у співпраці з національними військовими органами у здійсненні заходів щодо будівництва та експлуатації об'єктів, спрямованих на:по-перше, забезпечити безпеку польоту;по-друге, для забезпечення організованого, впорядкованого та швидкого повітряного руху в межах визначеного повітряного простору під суверенітетом договірних сторін або повітряного простору, в якому ці договірні сторони покладаються на управління повітряним рухом відповідно до міжнародних угод.

Агентство з безпеки повітряного руху надає послуги з управління повітряним рухом: у верхній частині повітряного простору; у нижньому повітряному просторі, у повітряному просторі, за умов договорів з третіми країнами.

Основними задачами Євроконтролю є такі:

– забезпечення співробітництва та спільної діяльності всіх її членів в області аеронавігації;

– координація систем аеронавігаційного контролю в Європі;

– створення єдиного центру управління повітряним рухом з метою оптимального використання Європейського повітряного простору;

– реалізація європейської програми гармонізації та інтеграції аеронавігаційного контролю, виконуваної в співпраці з ECAC, і здійснення в її рамках технічного та оперативного аналізу європейських систем контролю;

– здійснення досліджень і розробка проектів щодо удосконалення аеронавігаційного контролю в Європі;

– планування створення систем гармонізації та інтеграції управління повітряним рухом у Європі; підготовка необхідних ілюстрацій і рекомендацій;

– розробка комп'ютерних систем, що забезпечують точні аеронавігаційні дані для розведення в часі і просторі цивільних та військових повітряних суден;

– досягнення високого рівня ефективності функціонування систем шляхом використання порівнянних програм, стандартів і процедур;

– організація, координація і проведення досліджень й експериментів для техніко-економічного обґрунтування повітряної і наземної інтегрованої системи управління повітряним рухом [61, с. 22].

Не менший вплив на діяльність цивільної авіації здійснюють регіональні міжнародні організації. До найбільш значних із них слід віднести такі:

– Африканську комісію цивільної авіації (AFCAC);

– Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі (ASECNA);

– Центральноамериканську організацію з обслуговування аеронавігації (COCESNA);

– Латиноамериканську комісію цивільної авіації (LACAC);

– Раду цивільної авіації Арабських країн (CACAS).

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

Висновки до розділу 1

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

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

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

РОЗДІЛ 2
ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ЗМІНИ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19

2.1. Оцінка діяльності та особливості функціонування міжнародних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг

11 березня 2020 року Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) оголосила спалах COVID-19 пандемією. Відтоді повсякденне життя у всьому світі змінилося. Повітряний транспорт залишається однією з найбільш постраждалих світових галузей з самого початку кризи. Триваюча пандемія COVID-19 призвела до повномасштабної глобальної транспортної кризи. Швидко стало очевидним, що вона розвиватиметься в умовах кризи, як жодна інша, що приведе галузь до режиму виживання, ураженої втратою трафіку та доходів.

Зрозуміло, що вплив цієї кризи виходить далеко за межі авіації. З початку спалаху COVID-19 у світі від цього вірусу померло понад 2,7 мільйона людей. Нещодавно дослідники підрахували, що світ втратив 20,5 мільйонів років життя через передчасну смерть від COVID-19, і ця цифра буде продовжувати збільшуватися.

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

Здоров'я, безпека та благополуччя пасажирів і персоналу є пріоритетом номер один в авіаційній галузі. Аеропорти запровадили багато нових заходів щодо охорони здоров'я та біологічної безпеки, щоб допомогти забезпечити здоров'я та безпеку пасажирів, а досвід щодо поведінки клієнтів в аеропортах відображає їхні очікування та допомагає вирішити проблеми функціонування та роботи аеропортів в період пандемії COVID-19.

Аеропорти та авіакомпанії об’єднані закликом до урядів до партнерства з галуззю, щоб підготуватися до відновлення глобального зв’язку, коли це дозволить епідеміологічна ситуація, а безпрецедентні глобальні зусилля щодо вакцинації викликають сподівання, що повернення до нормального стану можливе в найближчому майбутньому.

Одним із ключів до підтримки стійкого відновлення буде створення загальносвітової системи довіри даних про здоров’я, щоб сприяти безпечному повторному відкриттю кордону та транскордонним подорожам. Таким чином, ACI підтримує будь-яку систему, яка дозволить ділитися даними про тестування та вакцинацію послідовно, ефективно та таким чином, щоб захищати персональні дані тих, хто їх використовує. Незважаючи на позитивні ознаки та перспективи одужання, COVID-19 залишається екзистенційною кризою для аеропортів, авіакомпаній та їхніх комерційних партнерів. У цьому контексті маємо на меті висвітлити деякі ключові показники щодо впливу пандемії COVID-19 на трафік аеропортів, а також доходи та шляхи до відновлення.

Минулий 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 зіштовхнулись 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.

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% (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

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

Регіон	**2020р.**		**2021р.**	
Прогнозований вихідний рівень до COVID-19				
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	
Розраховано в умовах COVID-19				
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	
Приблизні втрати трафіку через COVID-19				
	н.в.	**%**	**н.в.**	**%**
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).

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. (рис. 2.1.):

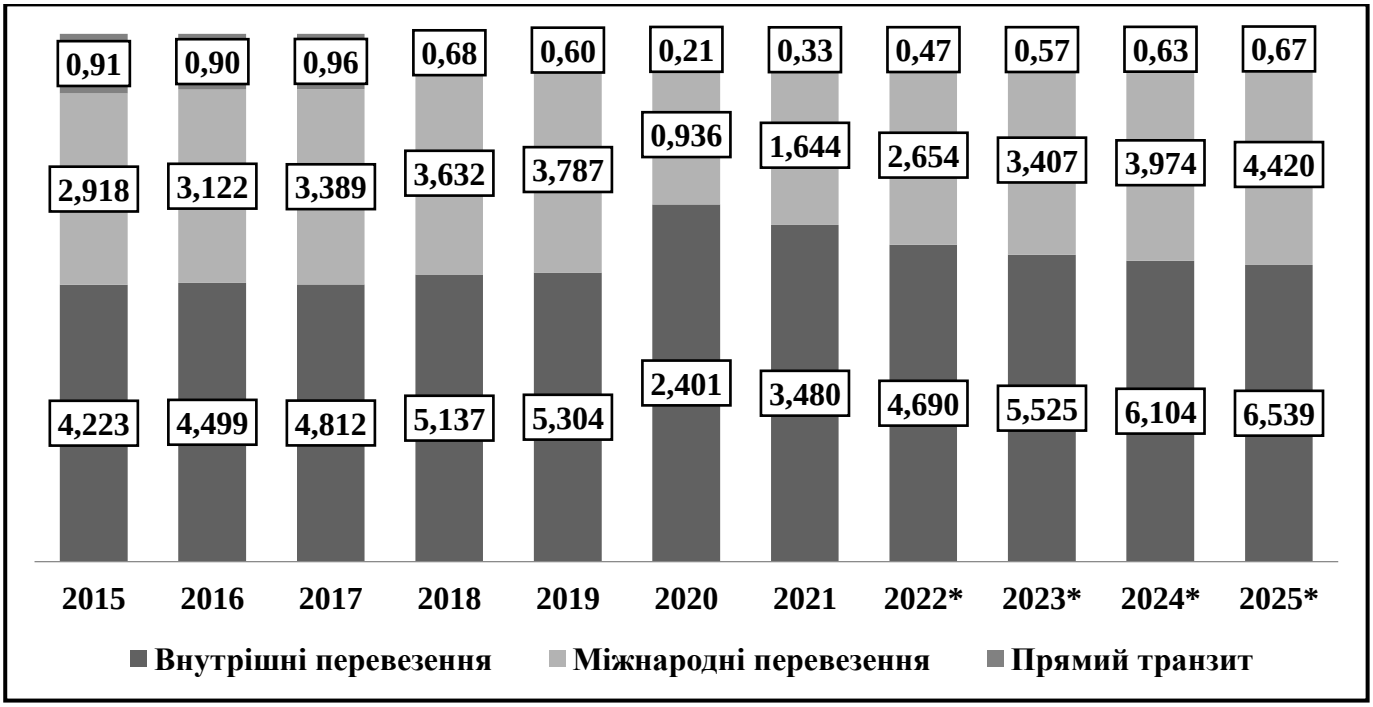

Рис. 2.1. Глобальний пасажиропотік за видами перевезень пасажирів в 2015-2020рр. та прогноз на 2021-2025рр., (млрд. пасажирів).

Примітка. Складено автором за даними World Aero Data.

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.

Аеропорти отримують понад 95% усіх доходів із двох операційних джерел: авіаційних та неавіаційних послуг. Практично всі доходи від авіації є прямою функцією від перевезень і включають платежі, пов'язані з пасажирами, і збори, пов'язані з повітряними суднами, з експлуатантів повітряних суден. Оскільки трафік зменшується, здатність аеропортів стягувати ці збори пропорційно зменшується. З невеликою гнучкістю операційних витрат у поєднанні з капітальними витратами, які в основному фіксовані, нинішня криза представляє безпрецедентний виклик для фінансової життєздатності аеропортової галузі.

У вересні 2020 року група AirTransportActionGroup (ATAG), глобальна асоціація, яка представляє всі сектори авіаційної галузі, підрахувала, що криза COVID-19 призведе до втрати 46 мільйонів робочих місць для підтримки авіації (-52,5%), а також скорочення економічної діяльності за підтримки авіації на 1,8 трлн доларів США (-51,5%), (Aviation: BenefitsBeyondBorders, ATAG 2020). Поточна оцінка передбачає постійні доходи аеропорту з розрахунку на одного пасажира, хоча попередні дані свідчать про те, що доходи від одиниць можуть як збільшуватися, так і зменшуватися залежно від комбінації факторів, що залежать від аеропорту.

Кожен аеропорт має перелік неавіаційних видів діяльності, але, як правило, більша частка таких видів діяльності, пов’язані з пасажирами, наприклад роздрібна торгівля або пільги на продукти харчування та напої, що призводить до різкішого скорочення комерційних доходів, що зменшує фінансову подушку в період кризи.

Як і пасажиропотік, найбільше постраждали регіони Європи та Близького Сходу. У абсолютних показниках Європа зафіксувала дефіцит доходів у 2020 році на 4 мільярди. У відносному вираженні Європа та Близький Схід зафіксували скорочення своїх доходів на 70,5% у 2020 році порівняно з прогнозованим базовим рівнем.

Аналізуючи прогнозований 2020 рік, видно, що індустрія аеропортів принесла повинна була принести близько 188 мільярдів доларів у 2020 році до спалаху COVID-19. Вплив кризи COVID-19 на доходи аеропортів був безпрецедентним: у 2020 році і доходи аеропортів скоротилися майже на 125 мільярдів доларів порівняно з прогнозованим базовим рівнем (прогноз доходів до COVID-19), що на 66,3% (табл. 2.2):

Таблиця 2.2

Вплив кризи COVID-19 на квартальні надходження по регіонах в 2020-2021рр.

(млн. дол. США)

Регіон	**2020р.**		**2021р.**	
Прогнозований вихідний рівень до COVID-19				
Африканський	3,950		4,263	
Азійсько-Тихоокеанський	59,060		61,684	
Європейський	62,953		64,530	
Латинська Америка та Кариби	11,596		12,060	
Середній схід	15,260		16,041	
Північна Америка	35,398		29,813	
Всього в світі	188,217		188,390	
Розраховано в умовах COVID-19				
Африканський	1,280		1,885	
Азійсько-Тихоокеанський	22,855		36,847	
Європейський	18,584		27,044	
Латинська Америка та Кариби	4,506		6,170	
Середній схід	4,498		6,597	
Північна Америка	11,674		15,741	
Всього в світі	63,397		94,284	
Очікувана втрата доходу				
	н.в.	%	н.в.	%
Африканський	-2,670	-67,6	-2,378	-55,8
Азійсько-Тихоокеанський	-36,206	-61,3	-24,837	-40,3
Європейський	-44,368	-70,5	-37,486	-58,1
Латинська Америка та Кариби	-7,090	-61,1	-5,889	-48,8
Середній схід	-10,762	-70,5	-9,444	-58,9
Північна Америка	-23,723	-67,0	-14,071	-47,2
Всього в світі	-124,820	-66,3	-94,106	50,0

Примітка. Складено автором за даними ACI World

Вплив кризи COVID-19 на доходи аеропортів все ще є глибоко відчутним у 2021 році. За оцінками, в усьому світі аеропорти зазнають втрати понад 94 мільярдів доларів доходів до кінця 2021 року, що вдвічі скоротить очікувані доходи аеропортів (-50,0%) порівняно з прогнозованим базовим рівнем (-48,1% порівняно з рівнем 2019 року).

Очікується, що кожен квартал 2021 року демонструватиме покращення порівняно з попереднім, переходячи від зниження на 7% у першому кварталі 2021 року до зниження на 35,2% у четвертому кварталі порівняно з прогнозованим базовим рівнем.

Європа і надалі залишається найбільш постраждалим регіоном в абсолютному вираженні, з оцінками втрати доходів у понад 4 мільярди доларів США до кінця 2021 року. У відносному вираженні найбільше постраждають Близький Схід і Європа зі зниженням на 58,9% і 58,1% відповідно. Азійсько-Тихоокеанський регіон зафіксує найсильніше відновлення, досягнувши 59,7% від прогнозованого базового рівня.

У зв’язку з проведенням найбільшої кампанії вакцинації в історії спостерігаються позитивні ознаки та перспективи відновлення. І мандрівники, і зацікавлені сторони авіагалузі прагнуть відновити подорожі. Багато експертів галузі прогнозують ріст подорожей у другій половині 2021 року. Деякі навіть посилаються на це потенційне збільшення та називають його «післявоєнний сплеск» подорожей.

Проте відновлення авіаційної промисловості все ще пов’язано з великою невизначеністю, і прогнозувати шлях до відновлення на цьому етапі – це вправа, яка вимагає обережності.

Багато невизначеності все ще оточує відновлення авіаційної промисловості. Прогнозування шляху до відновлення на цьому етапі все ще вимагає обережності. Хоча найбільша кампанія вакцинації в історії триває з позитивними ознаками одужання, її можна приглушити, стерти через появу нового варіанту вірусу COVID-19, який зробить вакцини неефективними, повернувши індустрію та світ назад. Очікуване зростання доходів навесні не повністю здійснилося частково через затримки в скасуванні заходів безпеки та обмеження на поїздки через нові кластери

інфекції та загрози поширення таких варіантів, як варіант Delta. Однак, багато опитувань споживчих настроїв, проведених на початку 2021 року, вказують на форму «позбавлення відпустки» та відкладеного попиту.

Для розгляду потенційної траєкторії відновлення використовуються три сценарії, та такі припущення.

WorldAirportTrafficForecasts (WATF) 2020-2040: розроблений у грудні 2020 року та опублікований у січні 2021 року, був заснований на припущеннях щодо ефективних вакцин, які значною мірою забезпечать розповсюдження COVID-19 у другій половині 2021 року та додадуть до зростання довіри споживачів до міжнародних польотів та як результат поступове відновлення флоту авіакомпаній. Цей сценарій залишається ефективним до 2022 року і далі, та має залежність від можливостей урядів усіх країн стримувати поширення нових видів вірусу.

Переглянутий прогноз (базовий рівень): цей сценарій передбачає ефективне розповсюдження вакцини у другій половині 2021 року на основних ринках на додаток до підвищення впевненості споживачів у тому, що вони знову почнуть літати у другій половині 2021 року та розумного відновлення флоту авіакомпаній. Третя і четверта хвилі інфекцій можливі, але будуть обмежені певними регіонами.

Песимістичний: цей сценарій передбачає слабке розповсюдження вакцин у 2021 році, особливо в багатьох країнах, що розвиваються, і в яких обмежені запаси вакцин. Страх перед подорожами все ще присутній серед пасажирів у поєднанні з тривалою економічною слабкістю та повільним відновленням флоту авіакомпаній. Ймовірно, що третя і четверта хвилі інфекцій можуть поширитися на кілька регіонів, що важко стримати поширення нових варіантів вірусу.

Відповідно до цих припущень, ACI World прогнозує наступне, пов’язане з відновленням пасажиропотоку аеропорту (див. Рис. 2.2.).

Згідно з базовим сценарієм і, незважаючи на повільнішу, ніж очікувалося, першу половину 2021 року, очікується, що глобальний пасажиропотік відновиться до рівня 2019 року в 2023 році, в основному завдяки відновленню внутрішнього пасажиропотоку, але пригнічений повільним відновленням міжнародних подорожей (у всьому світі, внутрішні станом на 2019 рік становить 58% загального

пасажиропотоку). Якщо нові види вірусу будуть ефективно стримувані, ACI World очікує, що станом на 2022 рік найбільш вірогідним сценарієм є WATF 202002040, що призведе до відновлення до рівня 2019 року до кінця 2023 року.

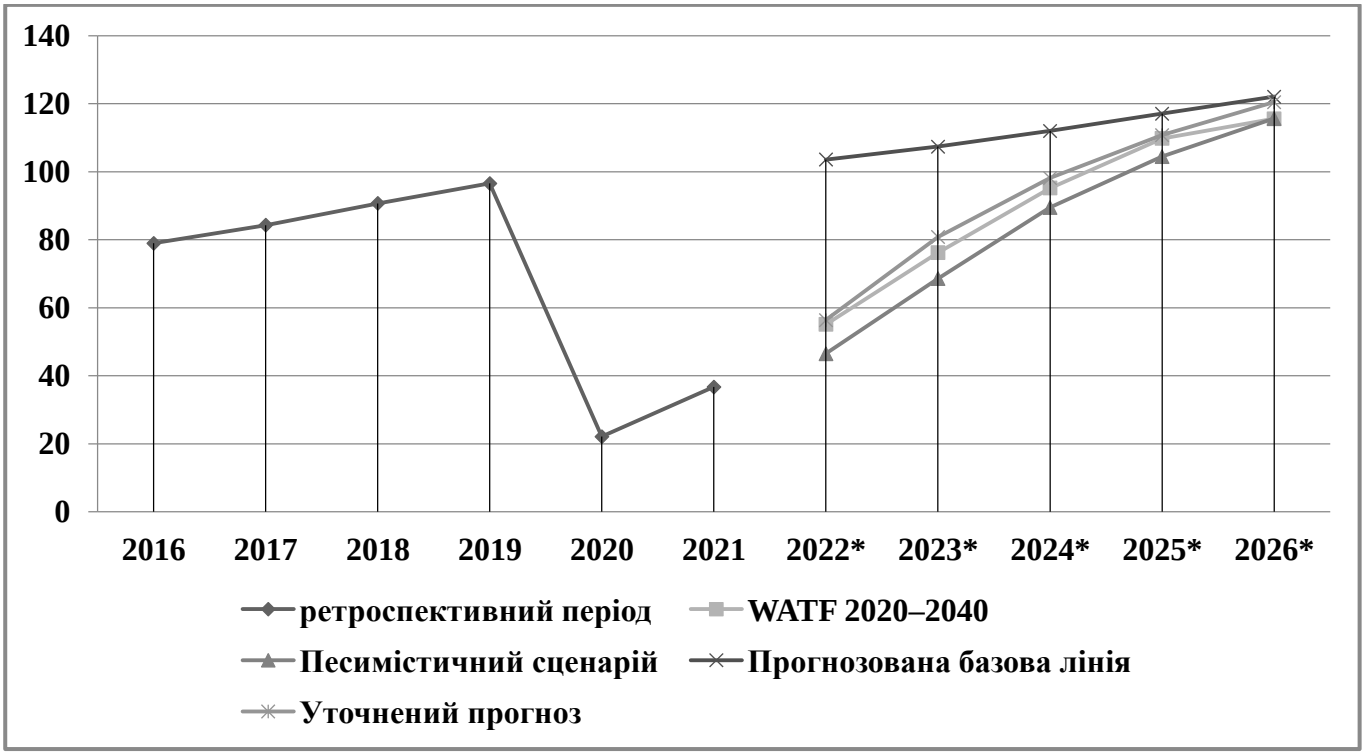

Рис. 2.2. Короткостроковий глобальний прогноз пасажиропотоку в 2022-2026рр., (млрд. пасажирів).

Примітка. Побудовано автором за даними International Civil Aviation Organization

За цим сценарієм очікується, що пасажиропотік досягне рівня 2019 року в 2023 році, тоді як для відновлення міжнародного пасажиропотоку знадобиться ще один рік, і таким чином повернеться до рівня 2019 року лише у 2024 році.

Підсумовуючи проведений аналіз очікується, що на рівні 2019 року авіагалузь зі значним внутрішнім трафіком відновиться у 2023 році до рівня до COVID-19, тоді як авіагалузь зі значною часткою міжнародного трафіку навряд чи повернеться до рівня 2019 року до 2024 року. Однак через нерівномірність проведення вакцинації в країнах, доступність та погіршення двоколійного економічного відновлення, деякі бідніші країни, ймовірно, досягнуть рівня пасажиропотоку у 2019 році не раніше 2025 року або навіть пізніше в деяких випадках.

Доведено, песимістичний сценарій вимагає відстроченого відновлення внутрішнього та міжнародного авіапотоку з появою нових видів вірусу, що призведе до того, що уряди запровадять більш обмежувальні заходи, створять нові блокування та обмеження на поїздки. За цим сценарієм пасажиропотік у 2021 році залишиться слабким, закінчивши рік на рівні лише 45,9% від рівня 2019 року. Глобальне відновлення авіа галузі до рівня 2019 року відбудеться лише у 2024 році. У довгостроковій перспективі передбачається, що глобальний трафік може зайняти до двох десятиліть, щоб повернутися до попередньо прогнозованого рівня (прогноз до COVID-19). Структурна зміна розвитку авіа галузі, коли трафік ніколи не повернеться до рівня 2019 року, що був прогнозований до COVID-19 все ще є можливим.

2.2 Аналіз діяльності міжнародних низькотарифних авіакомпаній на світовому ринку авіаційних перевезень

Розвиток світового авіаційного ринку відбувається під впливом динамічних кон'юнктуроутворюючих факторів. Водночас актуальними проблемами є, зокрема, глобалізація міжнародних перевезень у рамках глобальних та стратегічних альянсів авіаперевізників, жорстка конкуренція, зростання прямих експлуатаційних витрат, особливо через постійне зростання цін на світове паливо та ринок мастильних матеріалів. Низькобюджетні авіаперевізники мають значний вплив на ринок перевезень у світі, вони прискорюють динаміку авіаційного пасажирообороту. Після появи на ринку авіаційних перевезень лоукост-компаній, традиційні авіакомпанії, що використовують звичайні авіаційні бізнес-методи, зазнали значної конкуренції.

Із утворенням міжнародних економічних зон лібералізація ринку авіапасажирських перевезень вийшла за межі окремих країн і, окрім напрямків національних перевезень, відбувалися інтенсивні міжнародні перевезення.

Слід зазначити, що не існує єдиного визначення «лоукост-перевізник» (LCC), але загальне правило таке: **«лоукост-перевізник»** — це оператор, який пропонує послуги за мінімальними цінами та з мінімумом безкоштовних послуг [56, с. 18].

Ще в 1970-х роках США розробили концепцію переходу від IATA та асоціацій внутрішніх авіакомпаній до внутрішніх напрямків США (Нью-Йорк, Чикаго, Бостон, Лас-Вегас) і діяльність авіакомпаній з низької вартості. Деякі з них діяли незалежно від інших авіакомпаній-конкурентів, а інші діяли відкрито як дочірні компанії відомих регулярних авіакомпаній. Концепцію «дешевих» перевезень вперше впровадила компанія PacificSouthwestAirlines (США). Його перший політ відбувся 6 травня 1949 року. Цей чемпіонат часто приписують SouthwestAirlines, яка почала працювати в 1971 році і повідомляє про річні прибутки з 1973 року.

Найуспішнішими після дерегуляції повітряного руху в Європі були ірландська авіакомпанія **Ryanair,** яка почала працювати з лоукостерами в 1990 році, і EasyJet, заснована в 1995 році.

В Азії та Океанії в 2000 році з'явилися лоукост-авіакомпанії з такими провідними перевізниками, як малайзійська AirAsia, індійська AirDeccan та австралійська VirginBlue.

Модель дешевого повітряного транспорту виявилася необхідною у всьому світі, але її подальший розвиток потребує дерегуляції існуючого ринку авіатранспорту. З 2001 по 2003 рік, коли авіаційна галузь зазнала тероризму та кризи, більшість традиційних авіакомпаній зазнали збитків, тоді як багато лоукостерів повідомляли про прибутки. Не дивно, що традиційні авіакомпанії почали створювати власні лоукостери, наприклад: KLM – Buzz, BritishAirways – Go, AirIndia – AirIndia-Express, United – Ted. Однак незабаром вони виявили, що такі інновації завдають шкоди їх основному бізнесу. Винятком з цього списку були Bmibaby (належить Bmi), Germanwings (49% належить Lufthansa) і Jetstar (належить Qantas), які могли працювати паралельно зі своїми аналогами з повним набором послуг. Слід зазначити, що лоукостери конкурують з чартерними авіакомпаніями в туристичних напрямках [33, с. 42].

Враховуючи сучасні ринкові тенденції, розробка стратегій безперервності бізнесу залишається особливо актуальною. Процес стратегічного розвитку складається з кількох етапів. На початковому етапі підтримуються стратегічні напрямки компанії, а саме: бачення бізнесу, визначення завдань та встановлення

цілей. Вирішення цих проблем дає можливість компанії розробити стратегію зростання та отримати конкурентну перевагу.

Найважчим кроком є постановка стратегічних цілей і розробка заходів для їх досягнення. В принципі, сучасні стратегії розвитку авіакомпаній спрямовані на інтенсивний розвиток всередині основного ринку, тобто розширення присутності на авіаційному ринку, збільшення прибутків. Правильно обрана стратегія дозволить авіакомпаніям знизити ризики та досягти позитивних результатів, незважаючи на загалом несприятливі умови для розвитку авіаринку. Серед можливих стратегій розвитку авіакомпаній тепер можна виділити стратегію авіакомпанії, виходячи з її організації, ринкової орієнтації, оцінки найбільших конкурентів (рис. 2.3.):

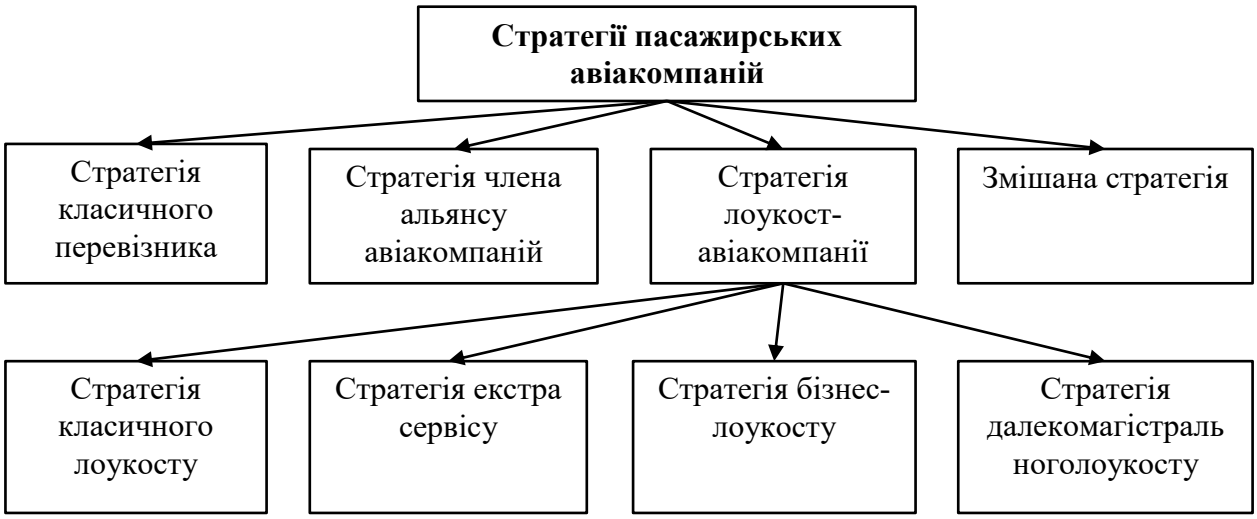

Рис. 2.3. Стратегії пасажирських авіакомпаній.

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

Під класичною авіакомпанією розуміють звичайні міжнародні авіакомпанії, які працюють у певній ніші та використовують чітко визначені характеристики свого бренду, мають чітко визначені географічні (виробничі) ментальні межі, зосереджені на певних ринках та специфічних послугах, і, як правило, не формують. альянси. і прагне до незалежної співпраці.

Стратегія горизонтальної інтеграції реалізується насамперед через формування авіаційних альянсів. Це світова тенденція останніх десятиліть у цивільній авіації. Члени авіакомпанії є дуже конкурентоспроможними світовими авіакомпаніями, тому ця стратегічна віха залишається далекосяжною для українських авіакомпаній. Класична бізнес-модель авіакомпанії як лоукост-авіакомпанії полягає у будь-якому скороченні витрат. Рейси здійснюються до другорядних аеропортів, повна відсутність безкоштовного обслуговування, знижений нахил сидінь в салоні.

Однак деяким лоукост-авіакомпаніям дешевше запропонувати послугу, щоб залучити багатші та витонченіші категорії пасажирів, і вдаються до додаткової стратегії обслуговування. Ці авіакомпанії можуть літати з великих аеропортів, пропонувати безкоштовну воду та закуски, а також пропонувати транзитні рейси через хаби. У середині 2000-х років з'явилася низка лоукост-авіакомпаній, які пропонували економні перевезення бізнес-класом.

Авіакомпанії MaxJet, Silverjet, Oasis Hong Kong здійснювали далекомагістральні перевезення (Європа-США, Європа-Азія, Азія-США) на літаках, обладнаних салонами бізнес-класу. У деяких випадках використовувалися тільки літаки бізнес-класу. Принцип цієї моделі полягав у залученні «ділових» пасажирів, яким пропонували тривалий переліт бізнес-класом на 30-50% дешевше, ніж у основних національних авіакомпаній. Однак перші авіакомпанії цього типу не витримали конкуренції з традиційними і змушені були поступово припиняти свою діяльність. Нещодавні експерименти з малобюджетною транспортною моделлю привели до того, що лоукост-авіакомпанії спеціалізуються на далеких маршрутах. Ці авіакомпанії пропонують низькі ціни на популярні міжконтинентальні авіакомпанії та пропонують мінімум безкоштовних послуг.

Низькі експлуатаційні витрати забезпечуються однорідністю літаків, високою продуктивністю та зниженими витратами на придбання квитків. Перші авіакомпанії цього типу з'явилися в Південно-Східній Азії та Австралії: AirAsia X, Jetstar. Використовуючи лоукост-авіакомпанії як частину стратегії авіакомпанії, традиційні

авіакомпанії почали поєднувати ключові елементи бюджетних авіакомпаній з репутацією та якістю власного бренду.

Для того, щоб зробити ринок авіатранспорту все більш привабливим для лоукостерів, необхідно вжити таких заходів:

1.Аеропорти повинні знизити витрати на обслуговування авіакомпаній і, отже, знизити вартість квитків для пасажирів. Оскільки аеропорти не мають масового притоку чи значних неавіаційних надходжень, які дозволяють їм це робити без шкоди власним фінансам, вони повинні отримувати субсидії (державні чи місцеві органи влади).

2.Необхідно покращити технічне оснащення багатьох регіональних аеропортів:

а) Підвищити інтенсивність повітряного руху, тобто звести до мінімуму ймовірність закриття аеропорту за несприятливих погодних умов і скоротити час бездіяльності суден в аеропорту. Відсутність хоча б одного з обов'язкових елементів (системи світлової сигналізації, антикорозійного захисту) збільшує ризик порушення низьких витрат на оплату праці;

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

3. Необхідно розширити ринок масового авіатранспорту. У європейських країнах, наприклад, кількість сягає 8, 10 чи навіть 15 рейсів, тому що люди літають на роботу, на навчання, на вистави та концерти, бо в них так прийнято. В Україні він становить близько 0,8. Причинами цього є нестабільна економічна ситуація країни, коливання валютних курсів та низькі середні доходи порівняно з іншими європейськими країнами. Навіть безвізовий режим не дозволяв достатнього збільшення активності, а отже, і збільшення трафіку [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 пасажирами є туристи та ділові мандрівники [57, с. 18].

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 [61, с. 14].

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 вартість 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.

За результатами британської консалтингової компанії «Skytrax», LCC посіла перше місце у світі в 2019 році «AirAsia» (у Європі найкраща лоукост-компанія «EasyJet»), (табл.2.3):

Таблиця 2.3

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 European Aviation Safety Agency.

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.

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.

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».

Глобальна пандемічна ситуація, пов’язана зі спалахом гострої респіраторної хвороби COVID-19, і обмеження, введені державами для стримування поширення, безпосередньо вплинули на авіаційну галузь у всьому світі, де в 2020 році повітряний рух значно скоротився порівняно з тим же періодом у 2019 році.

Світовий ринок лоукост-авіакомпаній сегментований за призначенням та каналом розподілу. За призначенням ринок поділяється на туристичний, ПВП, бізнес та інші. Залежно від призначення він поділяється на національний і міжнародний. Залежно від каналу збуту ринок поділяється на мережі, туристичні агентства та інші.

Світовий ринок лоукост-авіакомпаній проаналізовано в Північній Америці (США, Канада та Мексика), Європі (Великобританія, Італія, Іспанія, Німеччина, Франція, Латвія та інші європейські країни), в Азійсько-Тихоокеанському регіоні (Філіппіни, Індонезія, Таїланд, Таїланд, Сінгапур, Малайський В’єтнам, Китай,

Індія) та LAMEA (Латинська Америка, Африка та Близький Схід). Основні компанії, включають AirasiaInc, VirginAmerica, Norwegian Air Shuttle As, easy Jet plc, Jet star Airways Pty Ltd., West Jet Airlines Ltd., Indigo, LLC, Azul Linhas Areas Brasileiras SA (Azul Brazilian Airlines), Ryanair Holdings plc та AirArabia.

На світовому ринку лоукост-авіакомпаній домінує Європа. Проте очікується, що Азійсько-Тихоокеанський регіон покаже найвищі темпи зростання протягом за період 2017-2024 років. Проникнення лоукост-авіакомпаній не однаково у всіх регіонах. Найбільш високе в Північній Америці та Європі, а LAMEA – найнижче.

На ринку лоукост-авіакомпаній домінують туристи, за ними йдуть поїздки до друзів та родини (VFR). У більшості випадків ділові мандрівники не вважають за краще подорожувати в LCC, оскільки оплата здійснюється через компанію. Але з часом ринок значно розширився в порівнянні з ринком ділових подорожей. Компанії особливо цінують LCC, оскільки ділові подорожі є основним центром витрат (рис. 2.4.):

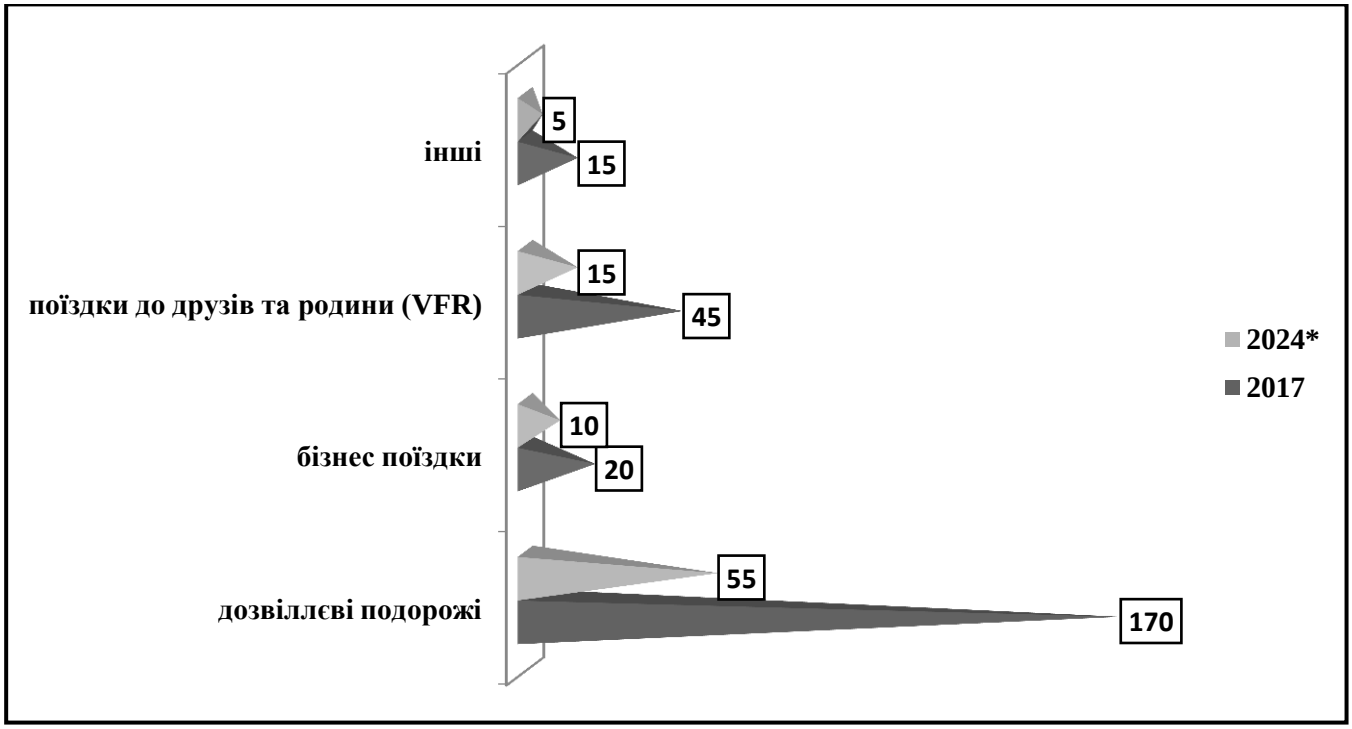

Рис. 2.4. Глобальний розподіл ринку за призначенням лоукост-компаній в 2017 році та прогноз на 2024 рік, (%) від рівня до пандемії.

Примітка. Побудовано автором за даними International Civil Aviation Organization

Відновлення бізнес поїздок займе більше часу, і навіть тоді, за оцінками, до 2024 року вони відновляться лише приблизно до 80 відсотків від рівня до пандемії. Віддалена робота та інші гнучкі умови роботи, ймовірно, залишаться в тій чи іншій формі після пандемії, і люди будуть менше літатимуть у відрядження авіарейсами.

Під час попередніх криз поїздки на дозвілля або візити до друзів і родичів, як правило, відновлювалися першими, як це було у США після 11 вересня і світової фінансової кризи.

Мало того, що для відновлення поїздок для відряджень знадобилося чотири роки, щоб повернутися в докризовий рівень після нападу на Світовий торговий центр, але рівень кількості авіа перельотів ще не віднovився до рівня що був до фінансової кризи. Тому очікується, що як тільки динаміка захворюваності на COVID-19 матиме постійно від'ємне значення, зростання поїздок на дозвілля одразу ж випередить показник відновлення ділових поїздок.

У минулих спадах, викликаних подіями, таких як 9 вересня 2011 і світова фінансова криза 2008-2009 років, лоукост-авіакомпанії мали перевагу через їх нижчі експлуатаційні витрати. Під час тих криз спостерігалося подібне зниження доходу на доступну милю (RASM) – контрольний показник, який використовується для порівняння доходів авіакомпаній – у різних класах перевізників.

Якщо раніше лоукост-перевізники мали перевагу лише під час криз, то тепер вони також мають перевагу щодо доходів, оскільки їхній основний ринок – клієнти для відпочинку – відновлювався швидше, ніж ринок ділових подорожей.

Аналіз даних Міністерства транспорту США показує, що RASM для авіакомпаній з повним спектром послуг у другому кварталі 2020 року знизився на 50 відсотків у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, що, ймовірно, був найтемнішим періодом для авіаперевізників США. Тим часом RASM для лоукост-авіакомпаній знизився на 23 відсотки за ті ж три місяці (див. Рис. 2.5.).

RASM у третьому кварталі 2020 року зблизив результати діяльності двох груп авіакомпаній: перевізники з повним спектром послуг зменшилися на 45 відсотків, а лоукостери – на 38 відсотків. Сумарно за шість місяців 2020 року становить 47 відсотків і 34 відсотки відповідно.

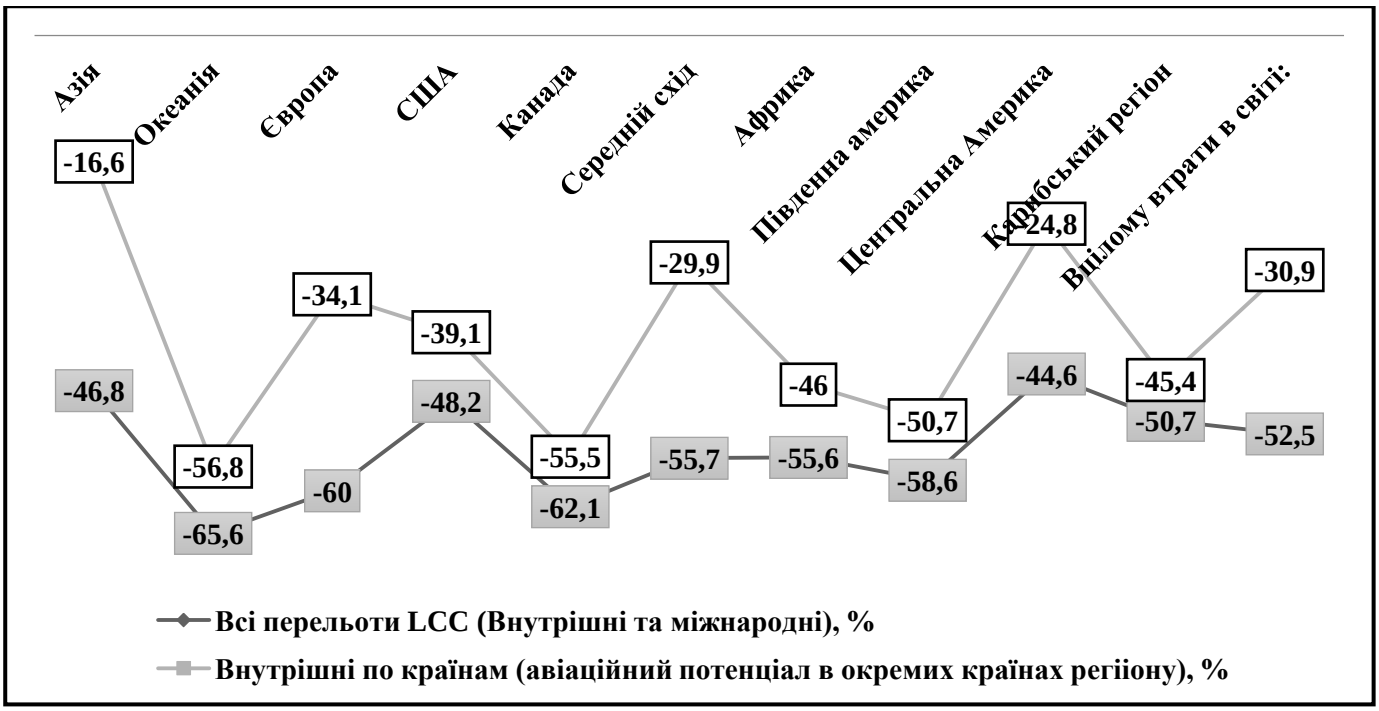

Рис. 2.5.Зменшення пропускної спроможності за регіонами в 2020 році в порівнянні з 2019 роком, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними International Civil Aviation Organization.

Поки пандемія все ще знаходиться в піковому нарощенні показників, важко оцінити, які наслідки будуть для авіаперевізників. Не очікується, що ділових поїздок стане більше, враховуючи існування відео конференцій та інших зручних засобів ведення перемовин на відстані, які є альтернативою подорожам і поїздкам на роботу. Особливо це стосується внутрішніх подорожей компанії. Поки ці замінники зберігатимуть свою актуальність, нарощення обсягу перевезень на ринку ділових подорожей становитиме найбільшу перешкоду для прибутків авіакомпаній у доступному для огляду майбутньому, що змусить авіакомпанії продовжувати налаштовувати свою бізнес-модель, щоб компенсувати її. Але навіть за межами ділових чи бізнес-подорожей авіагалузь відноситься не швидко.

Підсумовуючи вищенаведене варто відмітити, що до кінця 2021 року авіаційний ринок продовжить стагнувати і на ньому вистачить місця далеко не всім авіакомпаніям. Майбутнє авіаперевізників безпосередньо залежатиме від власників, чи то приватної компанії, чи то держави, яка може надавати фінансову підтримку або безвідсоткові кредити. Сьогодні жодна європейська авіакомпанія не зможе

вижити самостійно. Йдеться навіть про таких гігантів, як Wizz Air, Lufthansa і Ryanair, які, крім ефективної схеми роботи, мають непогану фінансову базу.

Урядам доведеться робити вибір між великою авіакомпанією та середнім гравцем на ринку. І основним критерієм оцінки буде не стільки ефективність, скільки системність бізнесу цієї авіакомпанії. І тут перевага на боці великих авіакомпаній, які є сполучною ланкою між кількома бізнесами. Так, німецька Lufthansa або французька Air France не лише забезпечують 30-40 тисяч робочих місць усередині авіакомпанії, але й дає роботу сотням тисячам інших людей, які працюють в аеропортах, туристичних і логістичних компаніях. Не варто чекати у найближчі роки буму пасажирських перевезень. Усе залежатиме від розв'язання технологічних питань і появи єдиних документів, які дозволять пасажирам подорожувати безпечно та вільно.

2.3. Світовий досвід організації міжнародних авіаційних перевезень аеропортами світу

Авіаційна промисловість є складною системою, яка відіграє незамінну роль у глобальному перевезенні людей і вантажів за регулярними внутрішніми та міжнародними рейсами. Він охоплює всі підрозділи, які активно беруть участь у здійсненні повітряного руху, такі як авіакомпанії, аеропорти та виробники літаків.

Крім того, це дозволяє людям зручно подорожувати по всьому світу і досягати цільового пункту призначення за найкоротший час. Звіт про авіаційні переваги, опублікований ICAO, показує, що ця галузь створює приблизно 65 мільйонів робочих місць. Дослідження показало, що авіаційний сектор складає в середньому близько 3,6% світового ВВП у 2019 році.

Цей сектор складає значну частину сучасних логістичних систем. Завдяки своїй швидкості, зручності та ефективності повітряний транспорт дуже затребуваний серед важливих вантажних перевезень. Це найшвидший і безпечний спосіб транспортування швидкопсувних вантажів і вантажів високої вартості на великі відстані. Це робить авіаційну промисловість посередником глобальної

торгівлі, забезпечуючи доступ до іноземних ринків по всьому світу. Авіація також заохочує процес інновацій і сприяє підвищенню загального рівня продуктивності (рис. 2.6.):

Рис.2.6. Еволюція польотів у світі в 1945-2021рр., (млн. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними World Aero Data.

Аналіз динаміки розвитку авіаперевезень у світі показує, що із розвитком науково-технічного прогресу та розширенням переліку послуг, та зважаючи на світові кризи, кількість пасажирів зростала.

Наслідки пандемії COVID-19 для авіаперевезень є катастрофічними, кількість перевезених пасажирів у 2021 році знизилась до показників 2005року, коли за оцінками дослідження 2019 року, в середньому 60% міжнародних пасажирів користувались літаками, а понад 30% світового імпорту та експорту здійснювалось повітряним транспортом. Статистика цього сектора свідчить, що кількість авіамандрівників може перевищувати 3 мільярди на рік.

Світовий повітряний транспорт є великою багатогранною динамічною системою, що складається з постійно взаємодіючих і взаємозалежних частин. Основними складовими цієї системи є такі основні ієрархічні підсистеми:

підсистема авіакомпаній, підсистема світових аеропортів, підсистема регулювання повітряного транспорту, підсистема організації повітряного руху [53, с.4].

Міжнародно-правове регулювання міжнародних повітряних перевезень включає в себе необхідність і обов'язковість виконання вимог:

- національного законодавства держави прапора перевізника, який здійснює міжнародні польоти;

- національного законодавства держави, на територію якого, з території якої або через територію якої виконується міжнародне перевезення;

- двосторонніх та багатосторонніх договорів, що регламентують міжнародні польоти та міжнародні перевезення [53, с.7].

Основними міжнародними договорами, які регулюють повітряні перевезення, є міжурядові угоди про повітряне сполучення. В цих угодах визначаються умови здійснення міжнародних польотів і виконання міжнародних перевезень між договірними державами.

Зокрема, визначаються «договірні авіалінії», які кожна зі сторін угоди дозволяє експлуатувати призначеному для цієї мети авіапідприємству іншої договірної сторони та комерційні права, надані кожній з призначених авіакомпаній. Під комерційними правами розуміються права на здійснення перевезень пасажирів, багажу, вантажів і пошти на територію або з території договірних держав або на територію третіх країн.

Крім міжурядових угод, умови міжнародних повітряних перевезень визначаються різними відомствами, документами та дозволами. Зокрема, призначене авіапідприємство має отримати дозвіл на експлуатацію договірних ліній від відомства цивільної авіації іншої сторони. Відомства цивільної авіації можуть видавати і тимчасові адміністративні дозволи на виконання міжнародних польотів у відповідну країну ще до офіційного укладення угоди про повітряне сполучення між країнами.

Відомства цивільної авіації видають в установленому порядку і спеціальні дозволи на виконання разових польотів, у тому числі для виконання додаткових,

чартерних і спеціальних рейсів, якщо такі польоти не вимагають узгодження по дипломатичних каналах.

У міжурядових і міжвідомчих документах часто визначаються інші умови комерційної експлуатації міжнародних авіаліній, в тому числі регламентується порядок взаємовідносин між призначеними авіапідприємствами, між авіапідприємствами та користувачами повітряного транспорту (пасажирами і клієнтурою), а також третіми особами, в тому числі може визначатися рівень пасажирських і вантажних тарифів, відповідальність перевізників.

Крім міжурядових угод про повітряне сполучення між країнами та міжвідомчих документів, умови експлуатації міжнародних повітряних ліній та організації повітряних перевезень визначаються двосторонніми та багатосторонніми угодами, що укладаються між авіакомпаніями, а також різними комерційними угодами між авіакомпаніями і посередниками, наприклад, між авіакомпаніями та агентами з продажу перевезень.

Основними комерційними угодами є угоди про комерційне співробітництво, угоди про оформлення авіаперевезень, угоди про Генерального агента, пул-угоди, код-шерінгові угоди, інтерлайн-угоди та ін. В основі таких угод лежить виплата комісійних за забезпечення комерційного завантаження і продаж перевезень на рейси відповідних авіакомпаній, а також розподіл доходів між перевізниками [54, с.8].

ІСАО відіграє важливу роль у зміцненні співробітництва в галузі повітряного транспорту між державами, надає допомогу державам, що розвиваються, в створенні та зміцненні їх повітряного транспорту. Оскільки в цій міжнародній організації беруть участь суверенні держави, то цілком природно можна припустити, що в ній ведеться протиборство між ними за економічні та інші інтереси.

ІАТА є професійною асоціацією авіаційних компаній, які здійснюють міжнародні рейси. Головна її функція - упорядкування міжнародного комерційного авіаційного сполучення, введення єдиних для всіх членів правил і процедур та

встановлення погоджених тарифів, пасажирські авіаперевезення на міжнародних маршрутах.

Встановлення тарифів - одна з найважливіших складових роботи IATA. Необхідність погодження тарифів серед усіх авіакомпаній-членів IATA - це одночасно і політика, і практика, оскільки всі тарифи міжнародних авіакомпаній контролюються урядами країн-власників авіакомпаній. Кожна країна - господар свого повітряного простору, може заборонити або дозволити переступити межі своєї території і поставити умови, які її влаштовують. Членами IATA сьогодні є 240 авіакомпаній, які здійснюють міжнародні перельоти. Частка цих авіакомпаній складає близько 84% міжнародного регулярного сполучення.

Цивільна авіація, зокрема, відіграє важливу роль у дипломатичному та політичному контексті та позитивно впливає на відносини між двома чи більше державами. Органи влади можуть домовитися про створення мережі маршрутів польотів, які відповідають інтересам їхнього населення та полегшують потік товарів. Коли фізичний доступ до певного регіону обмежений або неможливий, авіація пропонує надійні рішення. Він допомагає зв’язуватися з усіма частинами світу та надає невідкладну допомогу.

В авіаційному середовищі інтеграція різних регіонів із збільшенням повітряного руху є першочерговим питанням, що свідчить про те, що шанс збільшення авіаперевезень залежить від кількох аспектів, таких як прибуток. Переваги пасажирів до авіакомпанії або пункту призначення часто визначаються їх іміджем. Їх рівень безпеки може впливати на попит на подорожі та підтримувати чи придушувати зростання авіаперевезень.

Авіаційний сектор є невід'ємною частиною транспортної галузі і має велике значення для всіх країн. Однак пандемія COVID-19 є причиною поточного спаду в галузі, і авіація розглядається як потенційний спосіб поширення хвороби на інші регіони. Ця галузь має дуже мало можливостей продовжувати свою діяльність під час такого збою. Зважаючи на таку причину, авіація переживає період фінансової вразливості. Відбулися важливі події, які вирішили боротьбу з поширенням COVID-19 у країнах. Щоб утримати поширення хвороби під контролем, уряди ввели

обмеження повітряного руху, які безпосередньо торкнулися внутрішньої та міжнародної авіації. Багато країн, де різко зросла кількість інфікованих, вирішили поширити карантин на всю країну, а авіарейси були припинені, а аеропорти закриті.

Авіаційний сектор є невід'ємною частиною транспортної галузі і має велике значення для всіх країн. Однак пандемія COVID-19 є причиною поточної рецесії в галузі, і авіація розглядається як потенційний спосіб поширення хвороби на інші регіони (табл. 2.4):

Таблиця 2.4

Вплив пандемії COVID-19 на світовий пасажиропотік

Вплив COVID-19 на світовий регулярний пасажиропотік у 2020 році (очікувані фактичні результати) порівняно з рівнями 2019 року: – Загальне зниження на 50% місць, які пропонують авіакомпанії – Загальне скорочення на 2699 мільйонів пасажирів (-60%) – Прибл. 371 мільярд доларів втрати валового пасажирського операційного доходу авіакомпаній.	**Вплив COVID-19 на світовий регулярний пасажиропотік у 2021 році (попередні оцінки) порівняно з рівнем 2019 року:** – Загальне скорочення на 39% місць, пропонованих авіакомпаніями – Загальне скорочення з 2196 до 2229 мільйонів пасажирів (-49% до -50%) – Прибл. Від 323 до 327 мільярдів доларів втрати валового пасажирського операційного доходу авіакомпаній.
Внутрішній пасажиропотік (2020 р. проти 2019 р.) – Загальне скорочення на 38% пропонованих місцьавіакомпанії – Загальне скорочення на 1323 млнпасажири (-50%) – прибл. 120 мільярдів доларів валової втратиопераційні доходи авіакомпаній	**Внутрішній пасажиропотік (2021 р. проти 2019 р.)** – Загальне скорочення на 23% пропонованих місцьавіакомпанії – Загальне скорочення з 861 до 881 мільйонапасажири (-33%) – прибл. Від 73 до 75 мільярдів доларів валової втратиопераційні доходи авіакомпаній
Міжнародні пасажирські перевезення (2020 р. проти 2019 р.) – Загальне скорочення на 66% пропонованих місць авіакомпанії – Загальне скорочення на 1376 млн пасажири (-74%) – прибл. 250 мільярдів доларів валової втратиопераційні доходи авіакомпаній	**Міжнародні пасажирські перевезення (2021 р. проти 2019 р.)** – Загальне зменшення на 61% до 62% місцьпропонують авіакомпанії – Загальне скорочення з 1336 до 1348 мільйонівпасажири (-72% до -73%) – прибл. Збиток від 250 до 252 мільярдів доларів СШАваловий операційний дохід авіакомпаній

Примітка. Складено автором за даними ACI World.

Зменшення потужностей, низький попит і висока невизначеність є одними з наслідків COVID-19 для авіаційного середовища. Зайнятість також знаходиться під тиском галузі. Робочу силу в авіаційній галузі можна скоротити на 13%. Дослідження показує, що співробітники авіакомпаній, які відповідають за обслуговування клієнтів, піддаються підвищеному ризику. Через пандемію проблема в тому, що авіакомпанії намагаються зберегти свої маршрути та продовжувати рейси без пасажирів, що має небажані наслідки. Ці операції неможливі для авіакомпаній у довгостроковій перспективі. Коли витрати на оплату праці знижуються, зменшуються заробітна плата польових робітників і доходи авіакомпаній.

Відразу після виявлення вірусу, Китай став першою країною, яка ввела карантин. Невдовзі його прикладу пішли кілька інших країн, і почалася серія оголошених блокад. Крім того, набуло чинності офіційне попередження про закриття кордонів зі США. Одразу після цього інциденту кордони майже всіх країн ЄС були офіційно закриті. Додому дозволили повертатися лише громадянам ЄС, іншим пасажирам заборонили. Різке падіння стоїть на шляху подальшого розвитку та розширення авіаційної промисловості. Це деякі з передумов для створення робочих місць та макроекономічного процвітання.

У 2020 році частка зайнятих в авіації змінилася на - 35%. Криза також призвела до того, що відсоток валової доданої вартості кожного працівника авіації зазнає більших втрат.

Авіакомпанії все більше борються з розміщенням літаків, намагаючись пережити ці важкі часи, що стоять перед галуззю. Нинішні плани деяких авіакомпаній передбачають виведення з експлуатації старих літаків. Такі виробники літаків, як Airbus, сьогодні стикаються зі значно меншим попитом на літаки. Boeing також переживає фазу значного скорочення виробництва. В авіаційному бізнесі часто виникає велика невизначеність.

Індустрії авіалізингу також загрожує коронакриза. Через погану економічну ситуацію, викликану пандемією, авіакомпанії, які орендують лише свої літаки, опинилися в ситуації, коли змушені повертати їх власникам.

З початку пандемії кількість рейсів скоротилася, а показники всієї галузі були дуже слабкими. Постійні обмеження повітряного руху посилюють гостроту економічного спаду, з яким стикаються авіакомпанії та решта галузі.

У 2019 році кількість регулярних рейсів досягла 38,9 мільйона, у 2020 році ця кількість різко знизилася до близько 23 мільйонів. У цьому випадку відсоткова зміна становить -40,6%. У метричному доході від пасажирів на кілометр ми бачимо зниження майже на -66% порівняно з 2019 роком, при цьому різко скоротилося бронювання квитків. Крім того, попит пасажирів на транскордонні подорожі впав приблизно на -76%. Світ переживає вплив коронавірусу (COVID-19), який є складним періодом в історії, зі значними економічними наслідками для всіх секторів економіки.

Отже, у сучасній економіці найважливішим економічним ресурсом стає час, а ключовим фактором конкурентоспроможності - швидкість економічних процесів. Тому, виходячи з вищевикладеного, для підвищення ефективності міжнародних авіаційних угод, зменшення часу та зменшення витрат на підписання та ін. розроблено концепцію, яка дасть змогу ефективніше укладати транспортне сполучення та дати нове дихання розвитку міжнародної авіації. Міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів. На кінець березня 2020 року загальна кількість послуг авіатранспорту зменшилася на 55% порівняно з попереднім роком. Декілька країн вирішили дозволити подорожувати лише з особливими цілями, наприклад, щоб дозволити жителям повернутися на батьківщину. Залежно від регіону польоти туди й назад обмежені або заборонені.

Висновки до розділу 2

Підсумовуючи проведений аналіз очікується, що на рівні 2019 року авіагалузь зі значним внутрішнім трафіком відновиться у 2023 році до рівня до COVID-19, тоді як авіагалузь зі значною часткою міжнародного трафіку навряд чи повернеться до

рівня 2019 року до 2024 року. Однак через нерівномірність проведення вакцинації в країнах, доступність та погіршення двоколійного економічного відновлення, деякі бідніші країни, ймовірно, досягнуть рівня пасажиропотоку у 2019 році не раніше 2025 року або навіть пізніше в деяких випадках.

Доведено, песимістичний сценарій вимагає відстроченого відновлення внутрішнього та міжнародного авіапотоку з появою нових видів вірусу, що призведе до того, що уряди запровадять більш обмежувальні заходи, створять нові блокування та обмеження на поїздки. За цим сценарієм пасажиропотік у 2021 році залишиться слабким, закінчивши рік на рівні лише 45,9% від рівня 2019 року. Глобальне відновлення авіа галузі до рівня 2019 року відбудеться лише у 2024 році. У довгостроковій перспективі передбачається, що глобальний трафік може зайняти до двох десятиліть, щоб повернутися до попередньо прогнозованого рівня (прогноз до COVID-19). Структурна зміна розвитку авіа галузі, коли трафік ніколи не повернеться до рівня 2019 року, що був прогнозований до COVID-19 все ще є можливим.

З огляду на проведений аналіз, варто відмітити, що до кінця 2021 року авіаційний ринок продовжить стагнувати і на ньому вистачить місця далеко не всім авіакомпаніям. Майбутнє авіаперевізників безпосередньо залежатиме від власників, чи то приватної компанії, чи то держави, яка може надавати фінансову підтримку або безвідсоткові кредити. Сьогодні жодна європейська авіакомпанія не зможе вижити самостійно. Йдеться навіть про таких гігантів, як Wizz Air, Lufthansa і Ryanair, які, крім ефективної схеми роботи, мають непогану фінансову базу.

Урядам доведеться робити вибір між великою авіакомпанією та середнім гравцем на ринку. І основним критерієм оцінки буде не стільки ефективність, скільки системність бізнесу цієї авіакомпанії. І тут перевага на боці великих авіакомпаній, які є сполучною ланкою між кількома бізнесами. Так, німецька Lufthansa або французька Air France не лише забезпечують 30-40 тисяч робочих місць усередині авіакомпанії, але й дає роботу сотням тисячам інших людей, які працюють в аеропортах, туристичних і логістичних компаніях. Не варто чекати у найближчі роки буму пасажирських перевезень. Усе залежатиме від розв’язання

технологічних питань і появи єдиних документів, які дозволять пасажирам подорожувати безпечно та вільно.

Отже, у сучасній економіці найважливішим економічним ресурсом стає час, а ключовим фактором конкурентоспроможності - швидкість економічних процесів. Тому, виходячи з вищевикладеного, для підвищення ефективності міжнародних авіаційних угод, зменшення часу та зменшення витрат на підписання та ін. розроблено концепцію, яка дасть змогу ефективніше укладати транспортне сполучення та дати нове дихання розвитку міжнародної авіації. Міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів. На кінець березня 2020 року загальна кількість послуг авіатранспорту зменшилася на 55% порівняно з попереднім роком. Декілька країн вирішили дозволити подорожувати лише з особливими цілями, наприклад, щоб дозволити жителям повернутися на батьківщину. Залежно від регіону польоти туди й назад обмежені або заборонені.

РОЗДІЛ 3
ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЇ COVID-19

3.1. Сучасний стан та тенденції розвитку ринку авіаперевезень України

Пандемія COVID-19 змінила світ, і Україна не є винятком. Найбільш негативні наслідки через обмежену мобільність, самоізоляцію, введення карантину в країні відчули в цільовій галузі: транспорті (особливо авіації), туризмі (зовнішній і внутрішній), інших послугах (зокрема, гастрономії, спорту, розваги, мистецтво та дозвілля).

Запровадження карантину через поширення пандемії значно негативно вплинуло на діяльність операторів транспортного ринку України. Запровадження жорстких обмежувальних заходів у березні-травні 2020 року передбачало повне припинення пасажирських перевезень, що призвело до значних збитків для кількох категорій операторів: автобусних компаній; великі компанії, що працюють на залізничному транспорті (Укрзалізниця) та авіатранспорті (МАУ, SkyUp).

Найгіршою була ситуація в галузі авіатранспорту: повна заборона міжнародних рейсів з березня 2020 року означала, що авіакомпанії змушені були припинити свою діяльність. Загалом, основною проблемою внутрішнього транспортного обслуговування в Україні в цей період була стратегічна невизначеність у майбутньому та постійні зміни в транспортному страхуванні в різних країнах. За таких обставин транспортні компанії не змогли відповісти на запити своїх клієнтів та надати чіткі відповіді. Оператори були змушені повертати клієнтам значні кошти для резервування невикористаних квитків; підтримувати флот необмежено. Ця ситуація призвела до того, що клієнти перестали планувати свої поїздки, а показники національних авіакомпаній (особливо авіакомпаній) впали майже на 100%.

Для порівняння аналізуємо статистику авіакомпаній та аеропортів щодо кількості пасажирів на кінець 2018 року (табл. 3.1) та підсумки 9 місяців 2019 та 2020 років (табл. 3.2), [52 , с. 19]:

Таблиця 3.1

Діяльність авіакомпаній та аеропортів за підсумками 2018 року

	Од. виміру	**Всього**			**у т. ч. міжнародні**		
		2017	**2018**	**2018/ 2017%**	**2017**	**2018**	**2018/ 2017%**
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис. чол.	10556,3	12529,0	118,7	9614,9	11446,1	119,0
в т.ч. на регулярних лініях	тис. чол.	6768,2	7867,6	116,2	5837,2	6796,2	116,4
Виконані пасажиро-кілометри	млрд. пас.км	20,3	25,9	127,6	19,9	25,4	127,6
в т.ч. на регулярних лініях	млрд. пас.км	12,6	15,6	123,8	12,1	15,1	124,8
Виконано комерційних рейсів	тис.од.	93,0	100,3	107,8	78,1	84,1	107,7
в т.ч. регулярних	тис.од.	63,3	67,0	105,8	49,9	52,3	104,8
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	159,9	182,8	114,3	125,6	145,6	115,9
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.од.	121,4	140,3	115,6	95,0	111,5	117,4
Пасажиропотоки	тис. чол	16498,9	20545,4	124,5	14591,1	18357,5	125,8
в т.ч. на регулярних рейсах	тис. чол	12646,1	15811,1	125,0	10770,3	13658,7	126,8

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики 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).

При цьому кількість перевезених пасажирів порівняно з 2017 роком зросла на 18,7 відсотка і склала 12 млн 529 тис. осіб. За підсумками 2020 року виробництво

авіакомпаній та авіакомпаній значно скоротилося в порівнянні з аналогічним періодом попереднього року і навіть різкіше, ніж у 2018 році [52 , с. 23].

Пасажиропотік 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. 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 (табл. 3.2):

Таблиця 3.2

Діяльність авіакомпаній та аеропортів за підсумками 2020 року

	Одиниці виміру	**Всього**			**у т. ч. міжнародні**		
		2019р.	**2020р.**	**% 2020/ 2019**	**2019р.**	**2020р.**	**% 2020/ 2019**
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	10664,5	3770,8	35,4	9781,0	3380,6	34,6
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	6508,2	1509,3	23,2	5632,6	1124,4	20,0
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	23,2	7,9	34,1	22,8	7,7	33,8
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	13,8	2,7	19,6	13,4	2,5	18,7
Виконано комерційних рейсів	тисяч	79,7	34,2	42,9	67,0	27,2	40,6
в т.ч. регулярних	-„-	52,0	15,6	30,0	40,6	9,6	23,6
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	153,9	70,9	46,1	124,3	53,2	42,8
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	117,6	45,0	38,3	95,5	33,1	34,7
Пасажиропотоки	тис.чол.	18508,5	6856,8	37,0	16725,1	6064,6	36,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	14320,0	4580,0	32,0	12560,3	3802,5	30,3

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України.

Щоб стримати поширення вірусу, країни ввели обмеження на поїздки, а це означає, що багато людей не змогли купити авіаквитки під час відпустки чи у

справах. Це падіння споживчого попиту призвело до втрати запланованого доходу для авіакомпаній, що означало, що їм довелося скоротити витрати за рахунок скорочення кількості рейсів, які вони виконують. Без державної підтримки авіакомпаніям довелося скоротити персонал, щоб ще більше скоротити витрати. Якщо брати до уваги українські авіакомпанії за період розслідування, то їхня ситуація значно гірша, ніж у інших європейських авіакомпаній.

Однак після відновлення пасажирських рейсів у червні падіння перевезень суттєво сповільнилося, склавши в третьому кварталі 61,4 %, (рис. 3.1.):

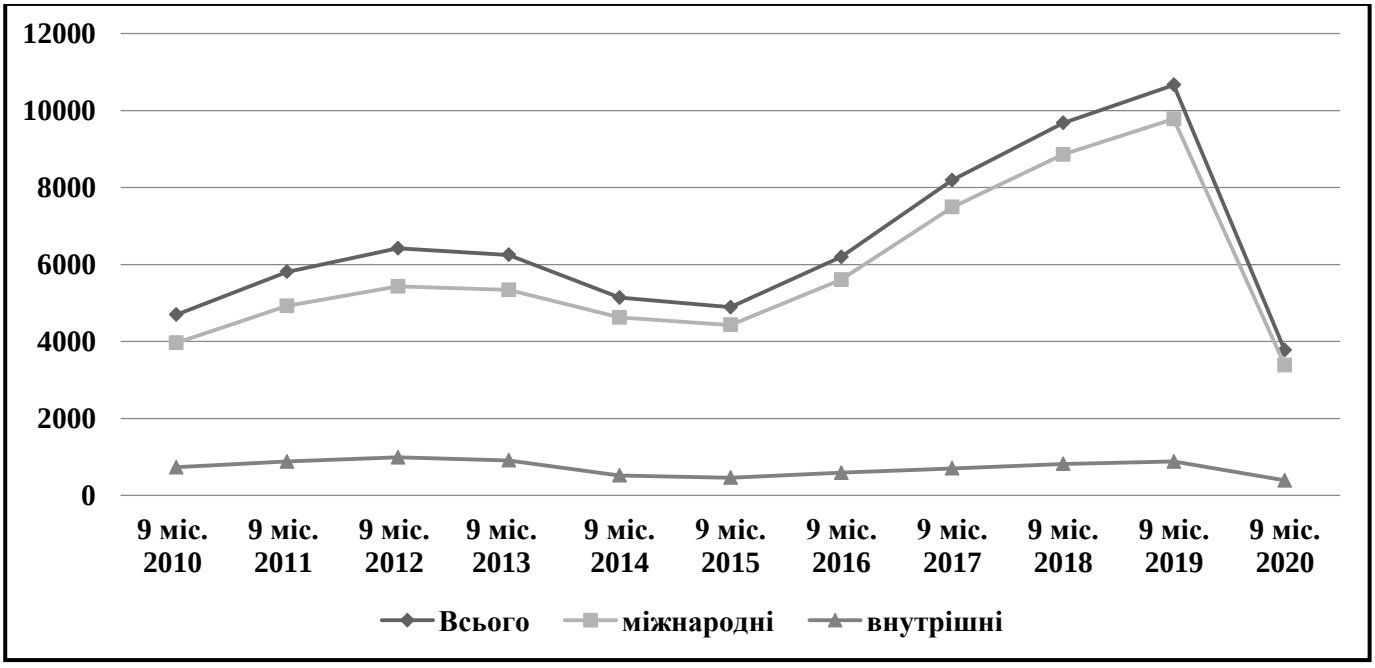

Рис.3.1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України в 9м2010р-9м2020рр, (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Як приклад можна взяти до уваги періодичну інформацію про основні показники для української авіаіндустрії у 2020 році. За підсумками 2020 року обсяг пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями зменшився порівняно з аналогічним періодом року на 64,2% . Пасажиропотік через українські аеропорти зменшився на 63,1%, українські авіакомпанії виконали 37,8 тис. комерційних рейсів (зменшення порівняно з відповідним періодом минулого року на 57,2%).

Майже повна заборона авіакомпаній у березні-квітні 2020 року (без урахування спеціальних рейсів) у центрі країни та закриття неба в більшості традиційних напрямків завдали великої шкоди галузі та змусили адаптуватися до нових рейсів: активізація чартеру перельоти та евакуаційні рейси, коригування напряму.

Найбільшими пасажирськими авіакомпаніями України на сьогодні є: Міжнародні Авіалінії України (МАУ), SkyUpAirlines, Azurair.ua та Wind Rose, частка яких становить 98% українського ринку [54 , с. 11], (рис. 3.2.):

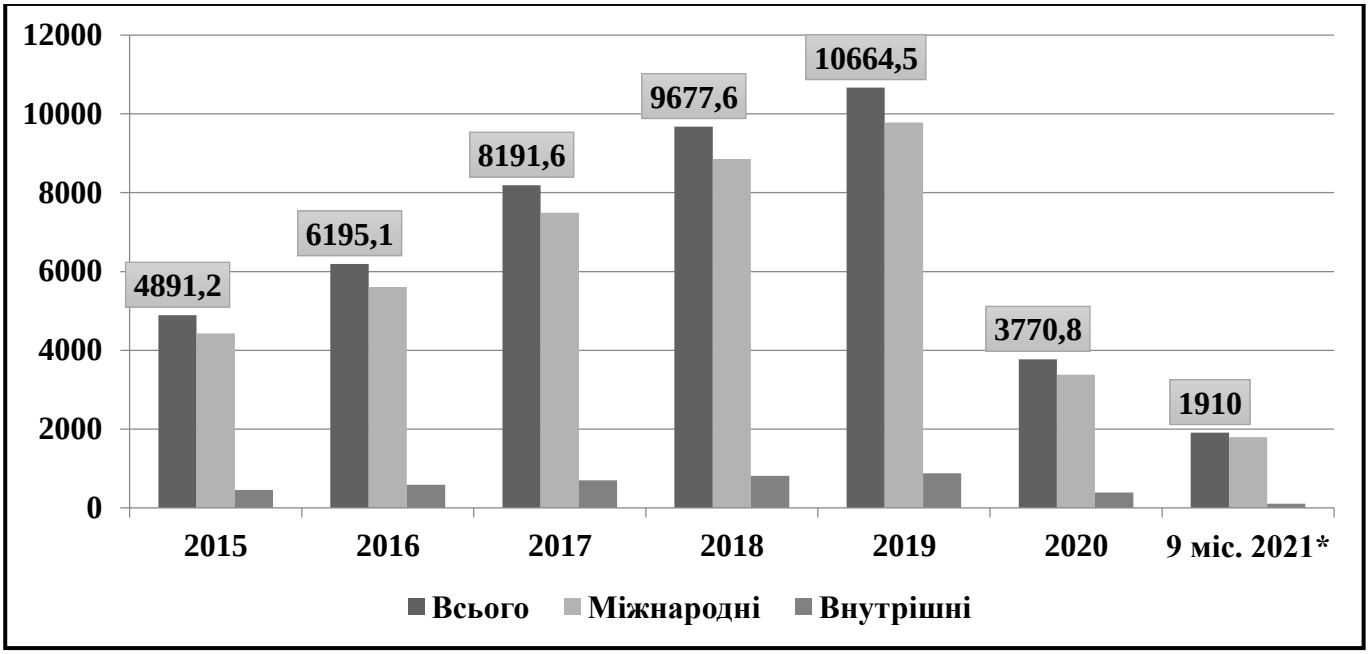

Рис. 3.2. Кількість перевезених пасажирів українськими авіакомпаніями в 2015-9м2021рр., (тис. чол.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Як показує рисунок 3.2., перевезення пасажирів українськими авіакомпаніями катастрофічно зменшилося. Для вітчизняних аеропортів рік був не менш складний: падіння склало близько 64%. За підсумками 11 місяців вони втратили майже 14,5 млн пасажирів. Лідерами ринку лишаються шістьаеропортів – Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків та Запоріжжя.

Як наслідок, така ситуація вплинула і на прибутки основних внутрішніх авіакомпаній України, показники яких за другий квартал 2020 року були щонайменше на 75% нижчими за показники першого (рис. 3.3.):

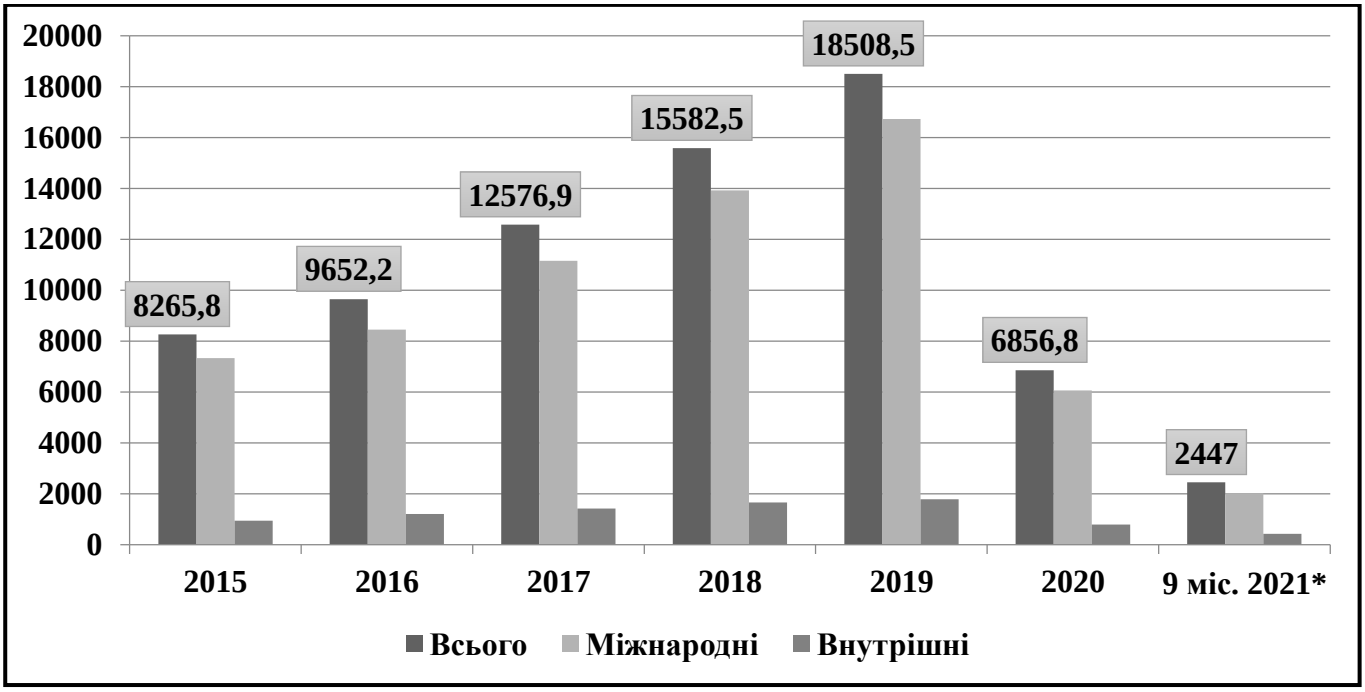

Рис. 3.3. Кількість обслуговуваних пасажирів українськими аеропортами Українив 2015-9м2021рр., (тис. чол.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби статистики України.

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.

За цей період світова галузь повітряного транспорту зазнала падіння попиту на 15%. Скасування пасажирських літаків також вплинуло на витрати на вантажні перевезення, оскільки більшість із них раніше доставлялася на пасажирські літаки.

Через дуже високу ціну майже жодна авіакомпанія світу не пропонує вантажні літаки. Так, тарифи зросли більш ніж у 2 рази: раніше - 4 дол/кг, наразі ж стартують від 11 дол/кг (рис. 3.4.):

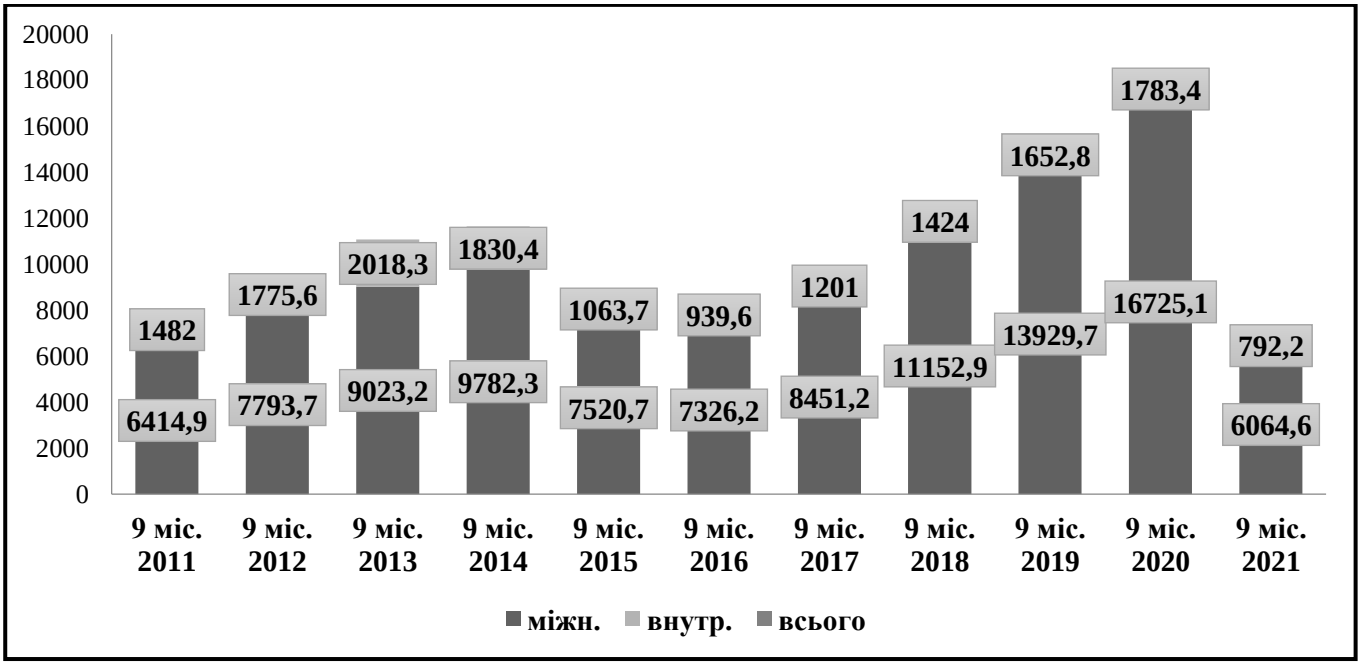

Рис. 3.4. Динаміка пасажиропотоків через аеропорти України в 2015-9м2021рр., (тис. чол.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Зменшення карантинних заходів у травні – початку червня 2020 року істотно не покращило транспортну ситуацію для операторів транспортного ринку України. По-перше, продовження пасажирських перевезень було нерівномірним (повітряний рух відкрився пізніше, ніж автобусний або залізничний). По-друге, досі існують обмеження на кількість пасажирів у салонах транспортних засобів.

Криза, пов’язана з поширенням пандемії, докорінно змінила всі бізнес-процеси пасажирського транспорту в Україні. Авіакомпанії, які здійснюють евакуаційні рейси на початку карантину, першими знайшли нові умови роботи. У той же час, координація відповідних польотів здійснювалася з бюрократичними зусиллями на п'яти різних рівнях в органі затвердження.

Оператори запровадили обов'язкові післяпольотні тести для екіпажу та пасажирів у «червоній» і «жовтій» зонах. Крім того, заборонено «контактні об’єкти»

(порядок денний, традиційна гастрономія, безмитний продаж) для зниження ризику зараження в літаках та аеропортах.

На початку пандемії деякі авіакомпанії (МАУ) уклали контракти з вітчизняними спа-салонами та гостьовими будинками на моніторинг вхідних пасажирів протягом 14 днів. Робота офісів та контакт-центрів авіакомпаній у період жорстких обмежувальних заходів здійснювалася ззовні. Під забороною деякі компанії були змушені оптимізувати свої автопарки, що призвело до одночасного скорочення персоналу (штат «SkyUp» скоротився на 10%, «МАУ» на 20%). Алгоритм клієнт-авіакомпанія був змінений шляхом введення форм коментарів в Інтернеті та Месенджері.

Для пом'якшення негативних наслідків поширення пандемії авіакомпанії в Україні спільно з державною компанією «Украероруx» запропонували владі спиратися на світовий досвід надання державної допомоги під час кризи. Однак поки що практичних результатів відповідних запитів для авіакомпаній не спостерігається.

Перспективи створення повноцінних операторів транспортного ринку у світі залишаються примарними: за різними оцінками (FIATA), негативні наслідки пандемії для транспортних компаній триватимуть від трьох до чотирьох років (без погіршення). Але в найближчій перспективі кордони європейських країн знову будуть закриті через поширення «другої хвилі» пандемії.

Медичні обмеження, необхідність тестів на коронавірус, перехід країни з «червоної зони» в «жовту» і навпаки – все це впливає на логіку пасажирських перевезень, а отже, і на міжнародні перевезення.

Сьогодні важливо скоротити регулярні рейси; в основному чартерні рейси для туристів, які приносять більшу частину доходу авіакомпаніям. Такі тенденції можуть призвести до подальшого занепаду авіаційного логістичного бізнесу, що матиме довгострокові наслідки для економіки країни. За цих обставин внутрішній авіаційний ринок України (залежно від можливостей споживачів) є досить обмеженим, а тому не може компенсувати втрату міжнародного ринку.

За прогнозами аналітиків, у 2020 році економічний обсяг виробництва національних авіакомпаній складе лише третину минулого року, тоді як відповідна вартість авіаперевезень на світовому ринку в 2021 році становитиме близько 45% від показника 2019 року (за даними IAT). Основним ризиком для оператора тут є можливий політичний вплив, зміна регуляторного середовища, реалізацієя ринкового підходу, що передбачає мінімізацію соціальних функцій.

Аналізуючи ситуацію в Україні та світі, Президент МАУ Євгеній Дихне зробив такі висновки:

- авіаринок зможе відновитись до показника прогнозів на 2020 не раніше 2023 року;
- в першу чергу відновлюватимуться середньо магістральні маршрути за умови коректних рішень щодо авіаційного парку компаній;
- дохід авіакомпаній світу за підсумками 2020 року зниться на $314 млрд;
- зміниться базовий продукт перевізників як наслідок впливу COVID-19, а саме : відмова від гарячого бортхарчування , відмова від перевезення ручної поклажі у салонах літаків, безконтактна реєстрація, термометрія, тимчасове закриття бізнес-лаунжей, тимчасова відмова від продажу товарів duty-free;
- оптимізація видатків на флот : більшість літаків будуть «заземлені», пришвидшиться процес виведення з флоту старих літаків, відмова від замовлених літаків, особливо широкофюзеляжних;
- лізингодавців очікує шалений тиск стосовно умов співпраці , особливо це стосується власників старих повітряних суден та широкофюзеляжних;
- глобальна тенденція переведення офісів на дистанційну роботу призведе до структурних змін після covid-19 та пригальмує відновлення попиту, особоливо в сегменті бізнес-подорожей;
- лізингодавці оздоровлюватимуть баланс компаній за рахунок продажу літаків, зниження цін та реструктуризації боргових зобов'язань – це призведе до надлишку пропозицій та впливатиме на плани поставок;

- надлишкова пропозиція повітряних суден заважатиме зростанню виробництва нових літаків, в той же час плани щодо виводу з парку старих літаків та поповнення новими можуть зберегтись;
- приорітетом діяльності авіакомпаній стануть зниження видатків за рахунок ефективного управління своїм парком – авіакомпанії використовуватимуть закінчення термінів договорів для скорочення парку, а також намагатимуться зменшувати лізингові платежі [42, с. 34].

Отже, і досі актуальною залишається необхідність надання державних кредитів українським авіакомпаніям для підтримки їх діяльності в кризових ситуаціях, зниження тарифів та комісій в аеропортах. Не менш важливою є необхідність державної допомоги для утримання кваліфікованих працівників в авіаційній галузі, включаючи необхідність запровадження спеціальних пільг і кредитів для авіакомпаній для виплати заробітної плати працівникам, які утримують підприємства через пандемію.

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. Оскільки авіація сьогодні є конкурентоспроможним бізнесом, фінансовий захист національних авіакомпаній (пільги, знижки та субсидії) від держави під час кризи є ключовим фактором для збільшення експлуатаційної спроможності та підвищення конкурентоспроможності на ринку з міжнародними авіакомпаніями.

3.2. Проблеми розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах пандемії COVID-19

Авіаційні підприємства можуть стати одним з ключових факторів розвитку національної економіки. На сьогодні розвинені країні мають економіку,

зорієнтовану на створення нових знань, впровадження інноваційних продуктів та розвиток високотехнологічного виробництва. Авіакосмічна техніка є однією з вагомих складових у структурі високотехнологічної продукції, що експортується розвиненими країнами. Україна - одна з небагатьох країн, що має замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіакосмічної техніки. А ті процеси, що відбуваються у світовій економіці внаслідок поширення пандемії коронавірусної хвороби COVID-19, неминуче призведуть до переорієнтації в споживанні та використанні власних виробничих потужностей у багатьох країнах.

За підсумками 2020 року в аеропортах України було 70,9 тис. літаків (порівняно з 153,9 за аналогічний період 2019 року). При цьому пасажиропотік через аеропорти України скоротився на 63 відсотки, вантажопотік – на 12,5 відсотка і склав 6 856,8 тис. осіб і 37 тис. тонн. Загалом у звітному періоді комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 аеропортів України (рис.3.5.):

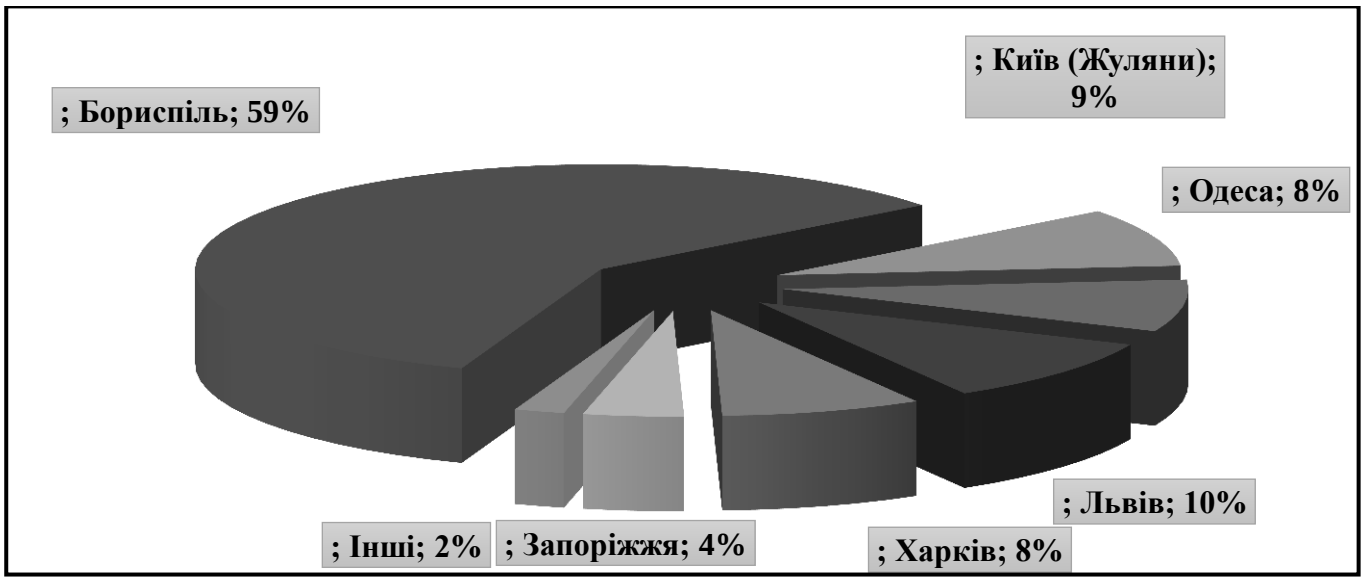

Рис. 3.5. Пасажиропотоки через аеропорти України в 2020 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Найбільшу кількість злетів і посадок упродовж 2020 року було здійснено в міжнародному аеропорту «Бориспіль» – 47 524 польоти. На другому місці міжнародний аеропорт «Київ» імені Ігоря Сікорського («Жуляни») – 12 805

польотів, замикає топ-3 - аеропорт «Львів» імені Данила Галицького (9 850 польотів).Далійдуть:«Одеса» – 9 282 польоти, «Харків» – 7 576, «Дніпропетровськ» – 4 174, «Полтава» – 4 119, «Запоріжжя» – 4 087, «Херсон» – 1 082, «Івано-Франківськ» – 808 польотів.Через вплив пандемії коронавірусу кількість польотів, які Украероруx забезпечив аеронавігаційним обслуговуванням у 2020 році, упала на 57,6%.

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

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 з аеропорту в грудні 2020 року становили 323 690 пасажирів (на 69,3% менше ніж у грудні 2019 року). За 12 місяців регулярними літаками до/з Борисполя перевезено 3,1 млн пасажирів (-73%), 1,98 млн – рейсовими літаками (-46%).

У грудні кількість регулярних пасажирів склала 209 572 особи (-74,2%), статут - 114 118 (-52,9%). Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2020 році скоротив штат на 700 осіб через зниження доходів аеропорту через скасування регулярних рейсів.

У січні-липні 2020 року пасажиропотік в міжнародному аеропорту Києва імені Ігоря Сікорського скоротився на 69,6% порівняно з аналогічним періодом попереднього року. Загалом з початку 2020 року міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 483,9 тис. пасажирів, що на 69,6% менше, ніж у січні-липні 2019 року. Кількість пасажирів на міжнародних рейсах – 476,7 тис., на внутрішніх – 7 2000 пасажирів. .

Гістограми пасажиропотоку в аеропорту «Київ» (Рис. 3.6.) показують вплив пандемії COVID-19 на пасажиропотік в аеропорту «Київ». Кількість рейсів за січень-липень 2020 року склала 7155 прильотів та вильотів, що на 57,9% менше, ніж за аналогічний період 2019 року, з них 5708 міжнародних та 1447 внутрішніх.

У 2020 році керівництво Міжнародного аеропорту «Київ» змушене було скоротити половину своїх співробітників, аби врятувати підприємство від банкрутства.

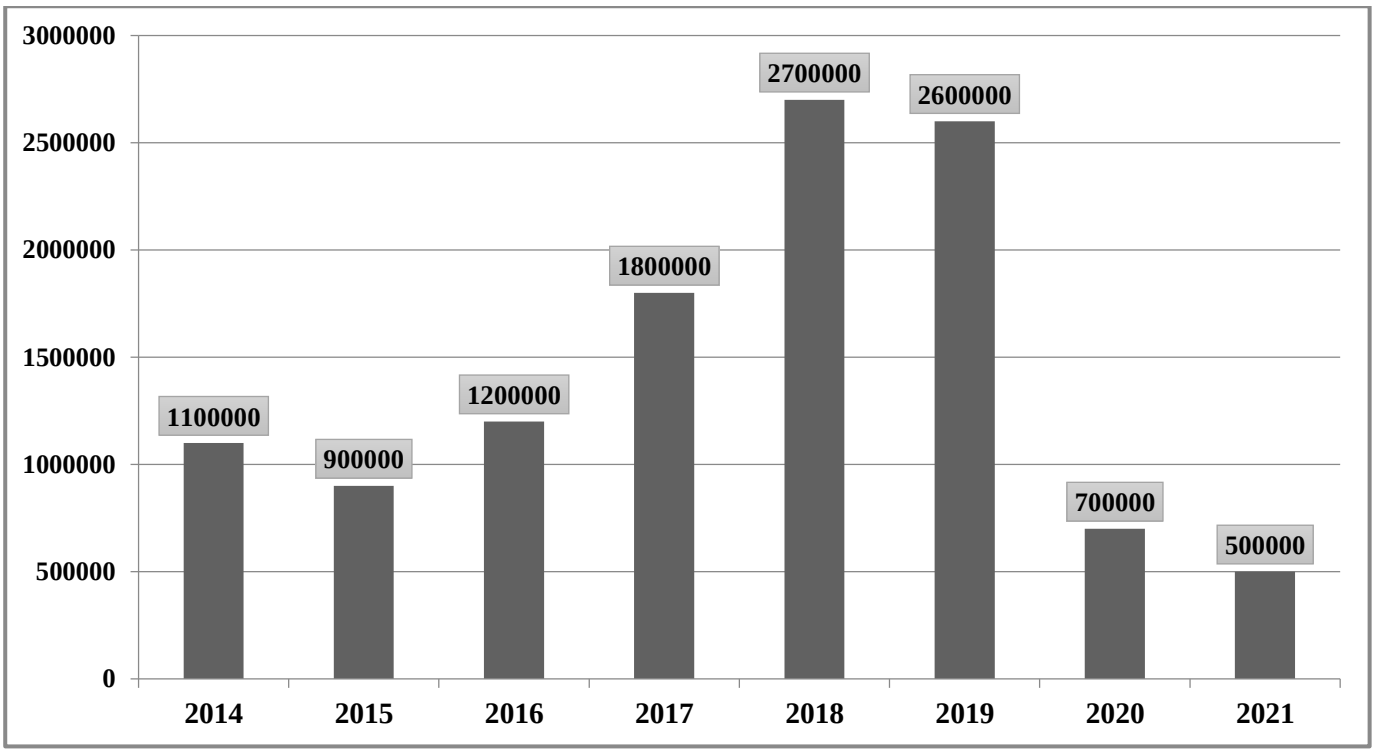

Рис. 3.6. Пасажиропотік в аеропорту «Київ»в 2014-2021рр., (пасажирів).

Примітка. Складено автором за даними офіційного сайту аеропорту «Київ».

У квітні 2020 року збитки львівського аеропорту імені Д.Галицького оцінювалися в 50 млн грн на місяць, а ситуацію врятувало лише часткове відновлення польотів у середині червня. Найбільший пасажиропотік в аеропорту «Львів» у 2020 році був зафіксований у січні – 163,9 тис. осіб, найнижчий – у квітні, травні та червні – 300 пасажирів, 0 пасажирів та 3,4 тис. У ці місяці авіасполучення в країні було практично припинено в рамках карантинних заходів. У компанії була найбільша кількість пандемії в серпні 2020 року: 140,6 тисяч пасажирів [9].

Короткий аналіз роботи українських авіакомпаній свідчить про катастрофічну економічну ситуацію в санаторіях нашої країни, які постраждали від пандемії COVID-19.

Аналіз статистичних даних першого півріччя цього року дозволяє говорити про покращення ситуації на українському авіаринку, який поступово відновлює втрачені позиції (табл. 3.3):

Таблиця 3.3

Аналіз роботи авіаційних підприємств України
під впливом пандемії «COVID-19»

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		Іпівр. 2020р	Іпівр. 2021р	%	Іпівр. 2020р	Іпівр. 2021р	%
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	2009,2	3492,4	173,8	1802,3	3218,6	178,6
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	1132,1	987,3	87,2	928,6	717,9	77,3
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	4,8	7,6	158,3	4,7	7,5	159,6
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	2,3	1,6	69,6	2,2	1,4	63,6
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	42,8	44,9	104,9	42,6	44,9	105,4
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	3,1	3,8	122,6	3,1	3,7	119,4
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	167,8	171,4	102,1	167,6	171,4	102,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	12,4	16,2	130,6	12,3	16,2	131,7
Виконано комерційних рейсів	тисяч	19,9	29,4	147,7	16,6	23,7	142,8
в т.ч. регулярних	-„-	10,6	12,2	115,1	7,8	7,1	91,0
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	40,8	56,9	139,5	32,3	42,4	131,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	28,5	32,8	115,1	23,1	22,9	99,1
Пасажиропотоки	тис.чол.	4144,2	5479,4	132,2	3726,3	4924,0	132,1
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	3256,1	2966,8	91,1	2846,5	2428,6	85,3
Поштовантажопотоки	тис.тонн	25,0	27,9	111,6	24,4	27,7	113,5
в т.ч. на регулярных рейсах	-„-	19,4	23,0	118,6	19,2	22,8	118,8

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

За 6 місяців 2021 року національними авіакомпаніями перевезено 3492,4 тис. пасажирів, що на 73,8 відсотка більше, ніж за аналогічний період попереднього року, але лише на 57,3 відсотка порівняно з аналогічним періодом «Звітності» 2019 року. зростання пасажиропотоку українськими авіакомпаніями цього року пов’язане як із низькими базами порівняно з минулим роком (зниження в першому півріччі

2020 року досягло 67%), так і зі збільшенням попиту на послуги повітряного транспорту в літній сезон, наприклад, епідеміологічними покращеннями, скасування або послаблення існуючих обмежень на польоти, а також успіх процесу вакцинації та запровадження сертифікації COVID-19 (рис. 3.7.):

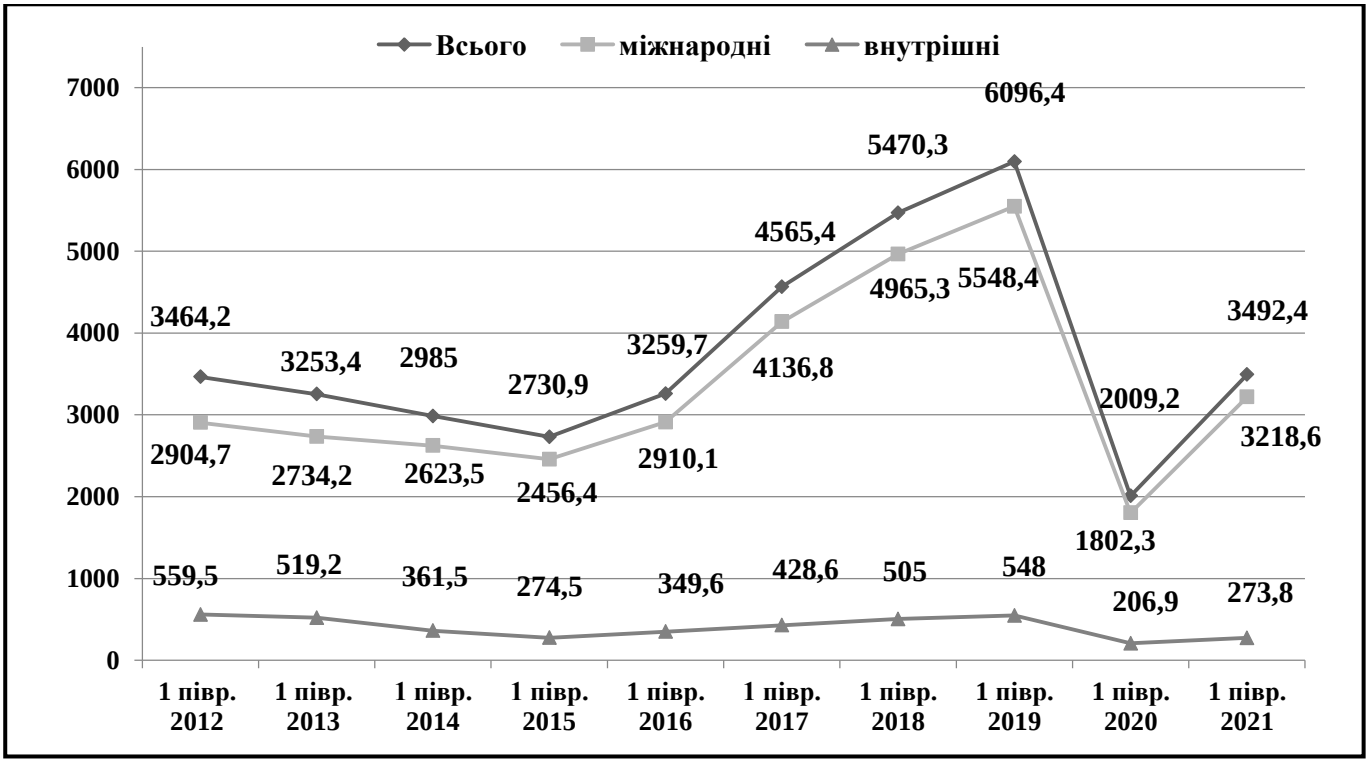

Рис. 3.7. Динаміка обсягів перевезення пасажирів авіаційним транспортом України в 1півр.2012 по 1півр.2021, (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

У першому півріччі 2021 року пасажирські перевезення здійснювали 13 українських авіакомпаній. Частка чотирьох основних пасажирських авіакомпаній, а саме «Міжнародні авіалінії України», «Скайп», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів», у загальному обсязі авіаперевезень у першому півріччі цього року склала майже 95%.

Кількість відвантажених та прибулих літаків у першому півріччі 2021 року склала 56,9 тис. (порівняно з 40,8 тис. за аналогічний період попереднього року). При цьому пасажиропотік через аеропорти України порівняно з першим півріччям

2020 року зріс на 32,2 відсотка і склав 5479,4 тис. осіб, пошти та вантажів – на 11,6 відсотка і становив 27,9 тис. тонн (рис. 3.8.):

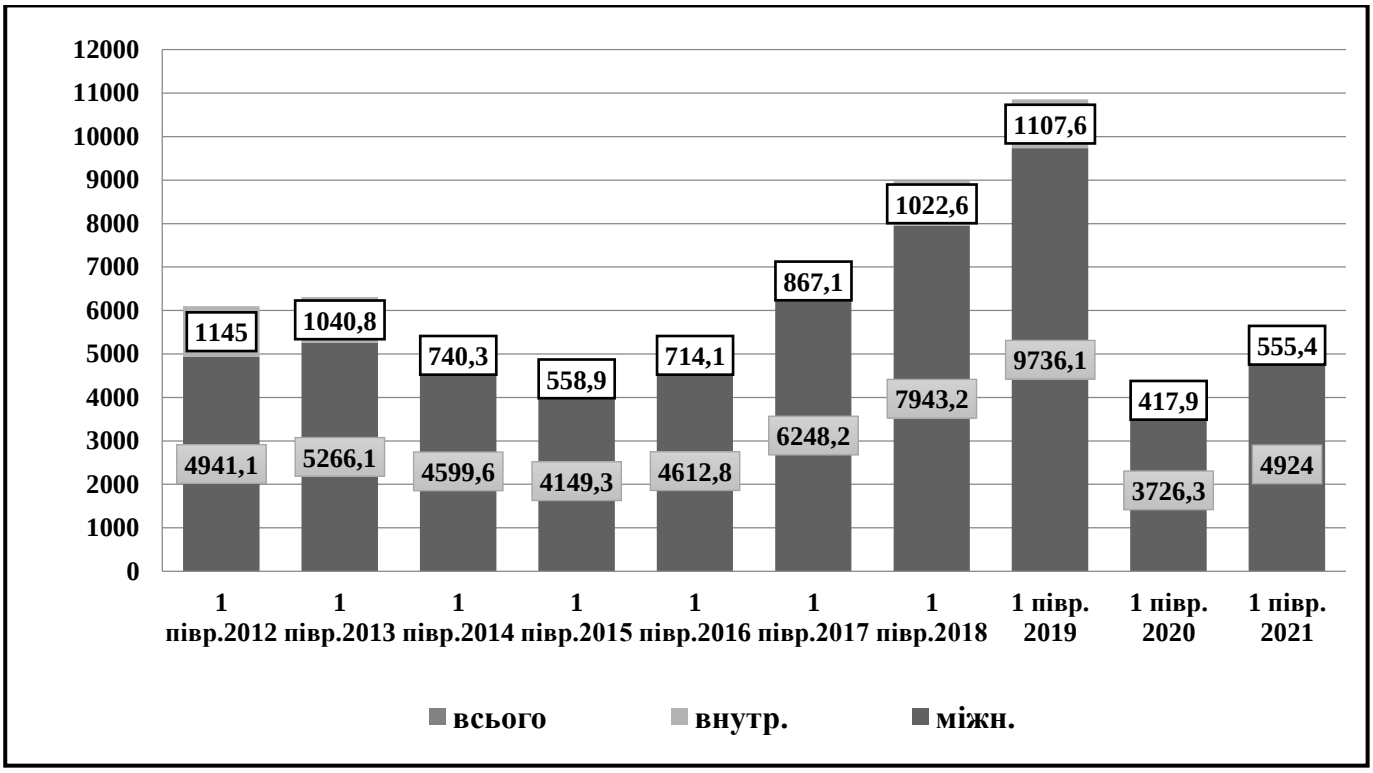

Рис.3.8. Динаміка пасажиропотоків через аеропорти України в 1півр.2012 по 1півр.2021, (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

З січня по червень 2021 року комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 17 аеропортів та аеропортів України, тоді як сьогодні майже 97 відсотків пасажиропотоку зосереджено в 6 основних аеропортах: Київ (Бориспіль), Львів, Одеса, Харків, Київ (Жуляни) і Запоріжжя.

За підсумками 6 місяців 2021 року кількість пасажирів, які обслуговує головний аеропорт країни Київ (Бориспіль), зросла на 34,9 відсотка порівняно з аналогічним періодом 2020 року. Також збільшився пасажиропотік в аеропортах: Запоріжжя та Дніпропетровська - на 2,1 рази, Харків – у півтора рази, Львів – на 36,6 відсотка, Одеса – на 30,4 відсотка. 1 відсоток пасажиропотоку через аеропорт Київ-Жуляни (рис. 3.9.):

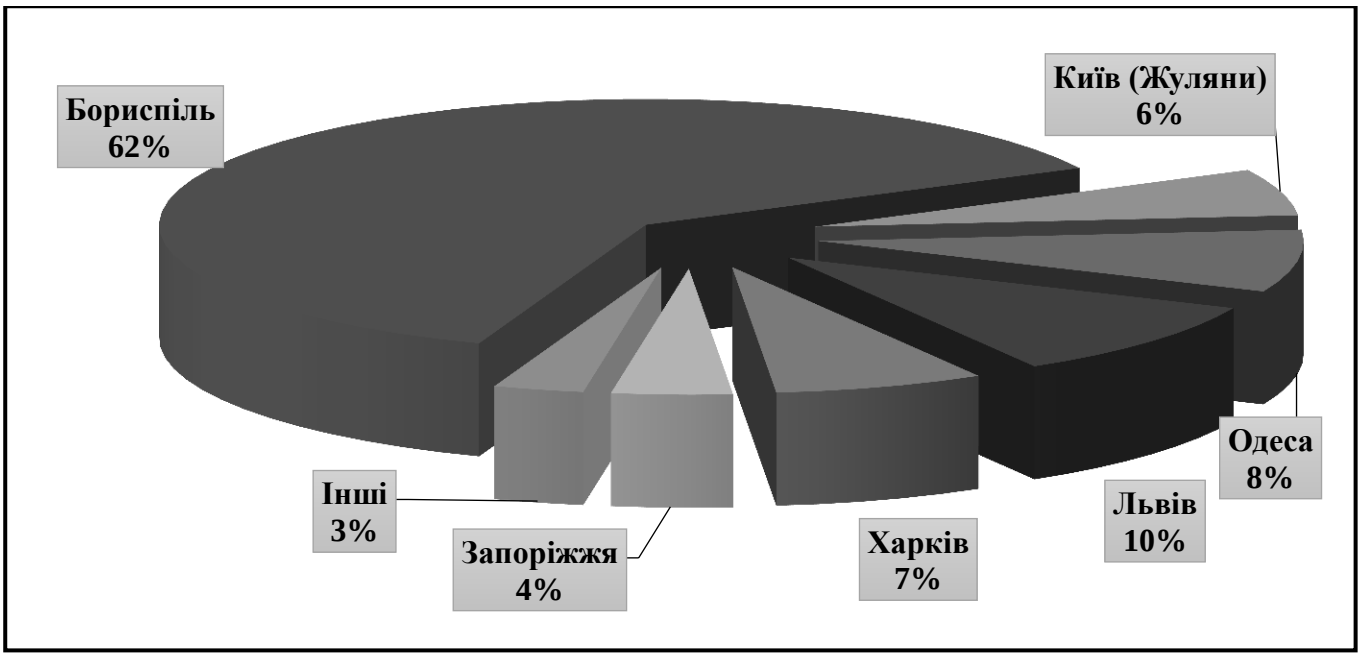

Рис.3.9. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України в 2020 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Аналіз статистичних даних та думок аналітиків авіаційної галузі дав можливість виділити негативні та позитивні наслідки впливу пандемії COVID-19 на пасажирські перевезення авіаційним видом транспорту (див. Табл. 3.4).

Тимчасове звільнення від податків. Авіакомпанії, які намагаються підтримувати дистанцію між пасажирами, зберігаючи вільне місце між ними, будуть змушені підвищити ціни на 50%, щоб працювати принаймні з мінімальним прибутком.

Змінюється динаміка авіаринку:

1. Трансформація конкурентного середовища (збільшення кількості недорогих компаній, відкриття внутрішнього ринку перевезень міжнародних транснаціональних компаній).

2. Міжнародне співробітництво, особливо коли йдеться про міжнародну фінансову допомогу.

3. Підписання важливих міжнародних угод у цій сфері.

Таблиця 3.4

Негативні та позитивні наслідки впливу пандемії COVID-19 на пасажирські перевезення

Негативні наслідки:	**Позитивні наслідки:**
1. фінансові втрати для авіаперевізників; 2. значний економічний спад роботи авіакомпаній та аеропортів України; 3. значне скорочення кількості авіарейсів; 4. падіння обороту коштів; 5. значне скорочення робітників; 6. зменшення попиту; 7. відмова від експлуатації великих літаків; 8. вплив на економічну кризу в туристичній індустрії та інших галузей промисловості України	1. боротьба за клієнтів змусила авіаперевізників стати більш гнучкими: вони дозволяють перебронювання на безкоштовній основі; 2. авіаперевізники дозволяють перенести політ, навіть на 2022 рік; 3. аеропорти почали використовувати біометричні технології для того, щоб індифікувати пасажирів і не змушувати їх зайвий раз торкатися різних речей чи комуні кувати з людьми в приміщенні; 4. ввеbдення автоматичного скринінгу для пришвидшення просування черг

Примітка. Складено автором за даними [56, с. 35].

Експерти перераховують основні заходи, які вживають українські авіакомпанії для подолання коронної кризи:

- скорочення парку для економії на технічному обслуговуванні непрацюючих літаків;
- скорочення персоналу: зокрема бортпровідників та персоналу;
- знайти шляхи зниження вартості авіаційних податків та інших витрат;
- перехід з регулярних рейсів на евакуаційні та чартерні рейси до країн, які продовжують приймати українських туристів;
- використання пасажирських літаків для перевезення екстрених вантажів.

Отже, проаналізувавши статистику та вивчивши думку авіаційних аналітиків та директорів авіакомпаній, зазначимо, 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. Також майже всі українські авіакомпанії перейшли на чартерні (позапланові) рейси. Для евакуаційних рейсів (на початку пандемії) - МАУ і SkyUp, для вантажних - SkyUp. Українські авіакомпанії адаптуються до труднощів, але їм все одно потрібна державна підтримка, щоб вижити у 2022 році.

3.3. Перспективи розвитку ринку авіаційних послуг України в контексті підписання Угоди Спільний авіаційний простір (САП)

Інтеграція національної цивільної авіації в систему міжнародних відносин є стратегічно важливою метою національної економічної політики. Досягнення цієї мети дозволить Україні взяти участь у програмі розвитку Єдиного європейського неба.

Встановлення так званих «повітряних перевезень» сприятиме співпраці українських авіакомпаній з європейськими партнерами та підніме ці відносини на вищий рівень.

Ініціатива такого масштабу вимагає розробки спеціальних експлуатаційних положень для забезпечення високого рівня безпеки польотів в управлінні повітряним рухом і врахування того, що ті компанії, які зуміли «зміцнитися» під «крилом» своїх країн, успішно конкурують, а країни, які нехтували сильною протекціоністською політикою уряду, фактично втратили свою національну авіацію [38].

Угода САП (САП або Open Skies Agreement) – це поетапна імплементація в законодавство України понад 60 стандартів і директив ЄС у сфері авіаційної безпеки, авіаційної безпеки, управління безпекою повітряного руху тощо. Відповідно до цього українські авіакомпанії мають право користуватися необмеженими комерційними правами на польоти між будь-якою точкою ЄС, якщо рейс є частиною послуги, яка виконується десь в Україні.

Авіакомпанії ЄС мають усі комерційні права на рейси в Україну та з неї. Додатковою перевагою для України буде визнання всіх сертифікатів льотного екіпажу та управління повітряним рухом, виданих Україні країнами-членами ЄС.

Метою САП з третіми країнами є поступова лібералізація ринку повітряного транспорту та гармонізація законодавства про цивільну авіацію. Існування САПгарантується на основі глобальних угод між ЄС та третіми країнами у сфері повітряного транспорту. Подібні угоди з ЄС укладено з Албанією, Боснією і Герцеговиною, Республікою Македонія, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою. Загалом до Спільної авіаційної зони (ECAA), включаючи країни-члени ЄС, входять 43 країни [63, с. 27].

На відміну від східних країн-партнерів Молдови та Грузії, Україна не входить до Єдиного авіаційного простору Європейського Співтовариства. Проте приєднання до САП вигідно як для авіаційної інфраструктури та промисловості, так і для громадян України.

Очікувані переваги приєднання до САП:

1. Підвищення якості обслуговування та підвищення безпеки польотів.

2. Збільшити пропозицію на ринку послуг пасажирського повітряного транспорту і, як наслідок, знизити їх ціни.

3. Завантаження регіональних аеропортів України та гармонійний розвиток транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль».

4. Удосконалити методи та ефективність управління національними авіакомпаніями.

5. Поліпшити повітряні відносини між регіонами України та країнами ЄС: сприяти створенню нових ринків для української продукції, особливо для авіаційної промисловості.

Залучайте інвестиції в аеропорти, збільшуйте прямі та опосередковані робочі місця в авіації та підвищуйте винагороди авіаційним фахівцям.

Крім того, з дати набрання чинності цією Угодою Компетентний національний орган України буде прийнято до складу Комітету Єдиного Неба як спостерігач.

Важливим фактором підписання угоди про формування САП є виробництво та оновлення парку авіакомпанії сучасними літаками, покращення обслуговування пасажирів та подальша модернізація аеропортів.

Зазначимо, що механізм Спільного комітету братиме участь у процесі надання технічної та фінансової допомоги для реалізації Угоди. У зв'язку з необхідністю гармонізації національного законодавства з нормами та стандартами ЄС (включаючи технічні норми, обладнання, модернізацію обладнання), Спільний комітет визначить пріоритетні напрямки інвестицій та фінансової підтримки. Крім того, підписання угоди означає забезпечення європейських стандартів безпеки, покращення обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів та розширення цінового діапазону послуг авіатранспорту.

Якщо Україна підпише Угоду про спільний авіаційний простір з ЄС, пасажири отримають більше переваг від того, що більше авіакомпаній можуть значно знизити тарифи, що посилить конкуренцію на ринку. Тарифи на внутрішні перевезення знижуються в кілька разів, а на міжнародні – в 1,5-2 рази. Це відбувається у зв'язку зі збільшенням кількості пропозицій авіакомпаніям і, як наслідок, посиленням конкуренції. Деякі статті договору присвячені недискримінаційній системі ціноутворення, що також призведе до зниження цін на авіаперельоти.

Крім того, угода передбачає застосування правил конкуренції та механізмів контролю за державною допомогою в цивільній авіації відповідно до рамкової угоди між Україною та ЄС (наразі угода про асоціацію та співробітництво, якщо буде підписана нова угода: угода про приєднання). Іншими словами, таке посилання в цьому тексті договору на інші положення рамкової угоди призводить до застосування правил конкуренції, від чого в кінцевому підсумку виграють споживачі (пасажири). Крім того, угода САП містить положення про незалежні недискримінаційні ціни, засновані на чесній конкуренції. Система виставлення рахунків і ціноутворення не містить жодного механізму сповіщення чи фіксації.

Розроблена та успішно реалізована в авіаційній галузі транспортна стратегія на період до 2020 року визначила пріоритети розвитку авіаційної галузі щодо державного фінансування налагодження та розширення галузевої інтеграції авіації в трансєвропейську авіацію таким чином:

– гармонізація інфраструктури повітряного транспорту з міжнародними вимогами та сприяння концентрації пасажирських і вантажних транзитних перевезень через аеропорти України та створення головного міжнародного аеропорту «Бориспіль» на базі головного центр-терміналу України;

– застосування європейських стандартів і вимог у сфері авіаційної безпеки, зокрема Загальних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації авіаційної безпеки, включаючи багатосторонню угоду про сплату зборів за маршрутом;

– прийняти та виконати національну програму авіаційної безпеки на період до 2020 року відповідно до міжнародних стандартів ICAO;

– адаптація нормативних документів України до вимог і стандартів ICAO та ЄС;

– застосовувати процедури управління повітряним рухом (застосовність), передбачені Планом впровадження та конвергенції для України (LCIP) відповідно до Європейського плану впровадження та конвергенції (ECIP), [45 , с. 12].

А вже в жовтні 2021 року на саміті Україна-ЄС, Прем'єр-міністр України Денис Шмигаль, верховний представник Європейського Союзу із закордонних справ і політики безпеки Жозеп Боррель і посол Словенії в Україні Томаш Менцін відбулося підписання угоди про САП між Україною та Європейським Союзом.

«Угода «про відкрите небо» з ЄС безпосередньо наближає українців до доступних авіаперельотів. Така угода - це кінець цінових монополій на авіаційному ринку, це збільшення кількості маршрутів, це новий рівень захисту прав споживачів та нові можливості для розвитку туризму в Україні.У нас будуть діяти такі самі можливості, правила й стандарти в галузі авіаперевезень, як і в держав-членів Євросоюзу. Такі самі правила будуть функціонувати й щодо безпеки польотів,

авіаційної безпеки, організації повітряного руху. ЄС визнаватиме українські сертифікати, видані літакам українського виробництва.

Сьогодні Україна стала ще на крок ближчою до Європи. «Авіаційний безвіз» це перший з п'яти «безвізів», які Україна планує підписати з ЄС в наступні 2 роки. Інші чотири: енергетичний, митний, промисловий та цифровий. Всі вони так само встановлюють «європейські правила гри» у відповідних секторах. На шляху до Європейського Союзу буде запроваджемо найкращі правила та практики (табл. 3.5):

Таблиця 3. 5

Переваги угоди «про відкрите небо» з ЄС

УКРАЇНА ПІДРИСАЛА З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ УГОДУ «ПРО ВІДКРИТЕ НЕБО»	
Що зміниться для пасажирів?	**Що зміниться для держави загалом?**
У ЄС вартість квитка між містами різних країн може складати 8-10 євро. Цілком реально купити авіаквиток з Лондона до Будапешта за 6 євро або приблизно 200 грн в один бік. «Авіаційний безвіз» із ЄС відкриває шлях до того, щоб доступність подорожей літаком стала буденністю і для українців.	Лібералізація умов на будь-якому ринку впливає на зростання суміжних ринків. Зростання на авіаринку дасть поштовх туристичній галузі України завдяки більшій кількості рейсів із ЄС.
Угода «про відрите небо» - це кінець цінових монополій на авіаційному ринку України. Конкуренція між авіаперевізниками, яак у Європі, - це один із суттєвих факторів зниження цін на квитки.	У середньостроковій перспективі збільшення трафіку пасажирів зробить привабливішими інвестиційні проекти в авіаційну інфраструктуру
Угода відкриває більше можливостей для подорожей, адже відкриваються нові напрями з та в Україну.	ЄС визнаватиме українські сертифікати, видані літакам українського виробництва, насамперед виробленим на заводах Антонова.
«Авіаційний безвіз» - це також про захист прав споживачів, зокрема в питанні компенсацій за затримку рейсів.	

Примітка. Складено автором за даними [64, с. 48].

Аналізуючи підписану угоду, тепер долетіти з Лондона до Будапешта можна за 6 євро, те ж саме чекає на жителів українських міст. Однак сам договір прямо не впливає на ціну квитка.

По-перше, документ скасовує двосторонні угоди про повітряний транспорт з кожною країною ЄС, які накладають обмеження на кількість авіакомпаній і

щотижневих рейсів за певним маршрутом. Це дозволить будь-якій авіакомпанії, а не лише монополістам, виконувати популярні рейси. А коли є сильна конкуренція, є переваги для пасажирів, особливо у вигляді нижчої ціни на квитки та вибору оператора. Ірландський лоукостер Ryanair вже оголосив про "агресивне розширення" ринку авіаперевезень України після підписання Україною угоди з ЄС. Це рейси в 12 українських аеропортів замість 5. На порядку денному також були плани Ryanair щодо внутрішніх рейсів. Можна припустити, що не залишиться позаду і головний конкурент Ірландії – угорська лоукостер Wizzair. Українські авіакомпанії також можуть без обмежень розширити свою мережу польотів до різних міст Європи, якщо вони дотримуються авіаційних правил ЄС. Крім того, один із етапів угоди передбачає визнання українських рейсів у Європі.

По-друге, на зниження тарифу може вплинути право договірної авіакомпанії брати участь в угоді в аеропорту, який вона обслуговує. Дія – це наземне обслуговування пасажирів в аеропорту, тому все, що ми робимо, це чекаємо. Часто це робить монополіст ринку, з яким авіакомпанія укладає договір на основі тарифу, а пасажир оплачує вартість квитка. Якщо авіакомпанія не хоче брати на себе обслуговування, завдяки угоді SAP вона має у своєму розпорядженні більш широкий вибір партнерів.

Наступна вагома перевага для українців – запровадження в Україні норм і стандартів ЄС в авіації. Це включає в себе безпеку польотів і захист прав споживачів в авіації згідно з правилами ЄС. Як європейські, так і українські авіакомпанії, наприклад, змушені виплачувати значну компенсацію, від 200 до 600 євро, за тривалі затримки або скасування рейсів, пов’язаних з авіакомпанією. Крім того, завдання перевізника - забезпечити пасажирів харчуванням та готелями, коли літак не може злетіти.

З набуттям чинності Угоди САП українські авіакомпанії можуть легко брати участь у будь-якому європейському аеропорту та конкурувати на різних напрямках з європейськими авіакомпаніями. Хто знає, можливо, їм вдасться заслужити любов і повагу європейських мандрівників і залучити нові інвестиції.

Хоча це є недоліком для українських авіакомпаній, вони наразі не можуть реєструватися на внутрішні рейси і повинні літати лише з кінцевої точки України, на відміну від європейських компаній, які працюватимуть на внутрішньому українському ринку. Звісно, туристична галузь першою виграє від угоди САП. Ця угода поширюється не тільки на пасажирські рейси, а й на вантажні та поштові. Тому, коли угода набуде чинності, імовірно, що товарообіг між Україною та ЄС зросте і прийдуть нові інвестори. Крім того, з набуттям угоди чинності очікується збільшення бізнесу в українських аеропортах, пасажиропотоки яких зросте за рахунок збільшення кількості рейсів. Результат – нові партнери, інвестиції та розвиток.

Водночас у світі наростає потужна нова хвиля коронавірусу, яка суттєво впливає на туристичну та авіаційну галузь.

Для подальшого стабільного розвитку авіаційної галузі, збільшення обсягів перевезень та частки ринку пропонується реалізувати заходи, представлені в рис. 3.6.:

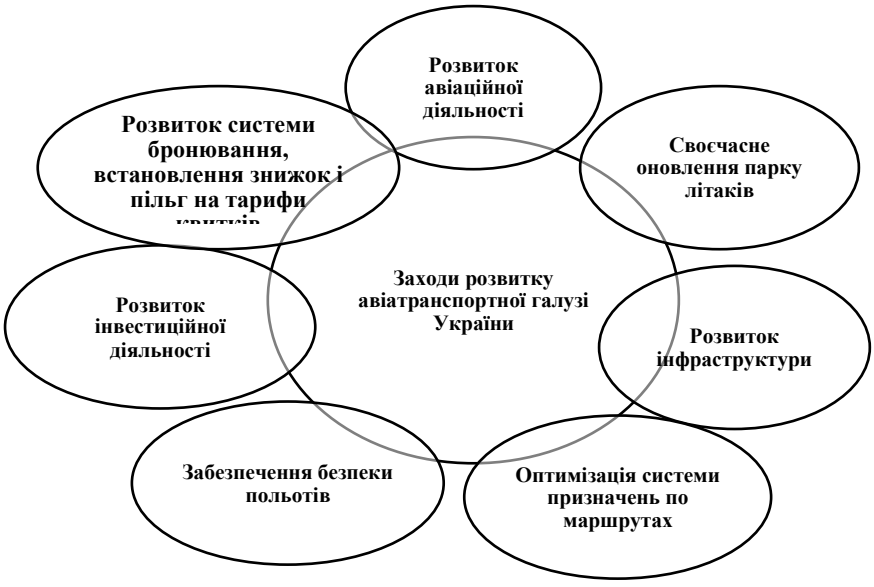

Рис. 3.6. Пропоновані напрямки удосконалення авіатранспортної галузі Україні з метою підвищення ефективності її функціонування.

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

Потім розвиток інновацій. У конкурентній боротьбі наукові винаходи та новітні технологічні процеси відіграють ключову роль у економічному виживанні та розвитку авіакомпаній. Оскільки вимоги до авіаційних систем зростають, щороку впроваджуються сучасні технології та вдосконалюється IT-підтримка.

Створити сприятливі умови для своєчасного оновлення автопарку. Наразі більшість вітчизняних авіакомпаній України все ще мають у списку радянські літаки, які потребують заміни на більш сучасні, з великим споживанням палива та меншими витратами на технічне обслуговування.

Розвиток інфраструктури. Стан інфраструктури повітряного транспорту має відповідати міжнародним стандартам. А саме: розвиток наземного обслуговування в аеропортах (наприклад, поточне технічне обслуговування та ремонт повітряних суден в аеропортах); Підвищити активність в аеропортах та інших терміналах, Діяльність у пожежній команді та пожежній команді в аеропортах, а також ефективне управління аеропортами та повітряним рухом.

Забезпечити безпеку польотів. Варто включити інтегративну концепцію авіаційної безпеки та фінансової безпеки авіакомпаній, що особливо важливо для авіакомпаній з країн, що розвиваються, зокрема України, які жорстко конкурують із світовими авіаційними лідерами.

Удосконалювати сервіс бронювання, вносити знижки та переваги у вартість квитків. Розробка системи онлайн-бронювання зробить авіакомпанії більш ефективними, полегшить роботу менеджерам з продажу та зробить послуги електронного бронювання доступними для пасажирів швидко та зручно.

Розвиток інвестиційної діяльності. Важливо знайти інвесторів, які бажають інвестувати в бізнес авіакомпаній та аеропортів. Інвестори, які вклали кошти в українські авіакомпанії, зацікавлені у збільшенні вантажного та пасажиропотоку.

Отже, питання розвитку авіаційної промисловості сьогодні є досить актуальним. Враховуючи вимоги авіаційної галузі та її розвитку, авіакомпанії повинні вчасно реагувати на зміни, що вже відбулися у зовнішньому та внутрішньому середовищі, ризикувати та бути готовим до майбутніх змін, щоб залишатися конкурентоспроможними та займати певні позиції на міжнародному

риноку авіаційнихпослуг. Необхідним на сьогодні є пошук інвесторів, які бажають інвестувати в бізнес авіакомпаній та аеропортів, удосконалення сервісів бронювання квитків, внесення знижки та переваги у вартості квитків. Доведено, розробка системи онлайн-бронювання зробить авіакомпанії більш ефективними, полегшить роботу менеджерам з продажу та зробить послуги електронного бронювання доступними для пасажирів швидко та зручно. І надважливим завданням для більшості вітчизняних авіакомпаній України це заміна у списку радянських літаків, які потребують заміни на більш сучасні, з оптимальним споживанням палива та меншими витратами на технічне обслуговування.

Висновки до розділу 3

Підсумовуючи,можна сказати, що і досі актуальною залишається необхідність надання державних кредитів українським авіакомпаніям для підтримки їх діяльності в кризових ситуаціях, зниження тарифів та комісій в аеропортах. Не менш важливою є необхідність державної допомоги для утримання кваліфікованих працівників в авіаційній галузі, включаючи необхідність запровадження спеціальних пільг і кредитів для авіакомпаній для виплати заробітної плати працівникам, які утримують підприємства через пандемію.

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. Оскільки авіація сьогодні є конкурентоспроможним бізнесом, фінансовий захист національних авіакомпаній (пільги, знижки та субсидії) від держави під час кризи є ключовим фактором для збільшення експлуатаційної спроможності та підвищення конкурентоспроможності на ринку з міжнародними авіакомпаніями.

Здійснивши аналіз статистичних даних та вивчивши думку авіаційних аналітиків та директорів авіакомпаній, зазначимо, 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. Також майже всі українські авіакомпанії перейшли на чартерні (позапланові) рейси. Для евакуаційних рейсів (на початку пандемії) - МАУ і SkyUp, для вантажних - SkyUp. Українські авіакомпанії адаптуються до труднощів, але їм все одно потрібна державна підтримка, щоб вижити у 2022 році.

Доведено, що питання розвитку авіаційної промисловості сьогодні є досить актуальним. Враховуючи вимоги авіаційної галузі та її розвитку, авіакомпанії повинні вчасно реагувати на зміни, що вже відбулися у зовнішньому та внутрішньому середовищі, ризикувати та бути готовим до майбутніх змін, щоб залишатися конкурентоспроможними та займати певні позиції на міжнародному ринокуавіаційнихпослуг. Необхідним на сьогодні є пошук інвесторів, які бажають інвестувати в бізнес авіакомпаній та аеропортів, удосконалення сервісів бронювання квитків, внесення знижки та переваги у вартості квитків. Доведено, розробка системи онлайн-бронювання зробить авіакомпанії більш ефективними, полегшить роботу менеджерам з продажу та зробить послуги електронного бронювання доступними для пасажирів швидко та зручно. І надважливим завданням для більшості вітчизняних авіакомпаній України це заміна у списку радянських літаків, які потребують заміни на більш сучасні, з оптимальним споживанням палива та меншими витратами на технічне обслуговування.

ВИСНОВКИ

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

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

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

Отже, з моменту появи цивільної авіації світове співтовариство зайнялося питанням захисту пасажирів і екіпажу, льотного персоналу, літаків, систем

кондиціонування повітря та радіонавігації, незалежно від форми власності та підпорядкування. Важливу роль у виконанні цих завдань відіграють міжнародні організації цивільної авіації. Тому міжнародні урядові та неурядові організації співпрацюють з ІСАО в межах своїх обов'язків і впроваджують її рекомендації та стандарти щодо цивільної авіації в регіонах. Ці організації також надають допомогу в питаннях, що стосуються міжнародної цивільної авіації через особливості конкретного регіону.

Підсумовуючи проведений аналіз очікується, що на рівні 2019 року авіагалузь зі значним внутрішнім трафіком відновиться у 2023 році до рівня до COVID-19, тоді як авіагалузь зі значною часткою міжнародного трафіку навряд чи повернеться до рівня 2019 року до 2024 року. Однак через нерівномірність проведення вакцинації в країнах, доступність та погіршення двоколійного економічного відновлення, деякі бідніші країни, ймовірно, досягнуть рівня пасажиропотоку у 2019 році не раніше 2025 року або навіть пізніше в деяких випадках.

Доведено, песимістичний сценарій вимагає відстроченого відновлення внутрішнього та міжнародного авіапотоку з появою нових видів вірусу, що призведе до того, що уряди запровадять більш обмежувальні заходи, створять нові блокування та обмеження на поїздки. За цим сценарієм пасажиропотік у 2021 році залишиться слабким, закінчивши рік на рівні лише 45,9% від рівня 2019 року. Глобальне відновлення авіа галузі до рівня 2019 року відбудеться лише у 2024 році. У довгостроковій перспективі передбачається, що глобальний трафік може зайняти до двох десятиліть, щоб повернутися до попередньо прогнозованого рівня (прогноз до COVID-19). Структурна зміна розвитку авіа галузі, коли трафік ніколи не повернеться до рівня 2019 року, що був прогнозований до COVID-19 все ще є можливим.

З огляду на проведений аналіз, варто відмітити, що до кінця 2021 року авіаційний ринок продовжить стагнувати і на ньому вистачить місця далеко не всім авіакомпаніям. Майбутнє авіаперевізників безпосередньо залежатиме від власників, чи то приватної компанії, чи то держави, яка може надавати фінансову підтримку або безвідсоткові кредити. Сьогодні жодна європейська авіакомпанія не зможе

вижити самостійно. Йдеться навіть про таких гігантів, як Wizz Air, Lufthansa і Ryanair, які, крім ефективної схеми роботи, мають непогану фінансову базу.

Урядам доведеться робити вибір між великою авіакомпанією та середнім гравцем на ринку. І основним критерієм оцінки буде не стільки ефективність, скільки системність бізнесу цієї авіакомпанії. І тут перевага на боці великих авіакомпаній, які є сполучною ланкою між кількома бізнесами. Так, німецька Lufthansa або французька Air France не лише забезпечують 30-40 тисяч робочих місць усередині авіакомпанії, але й дає роботу сотням тисячам інших людей, які працюють в аеропортах, туристичних і логістичних компаніях. Не варто чекати у найближчі роки буму пасажирських перевезень. Усе залежатиме від розв'язання технологічних питань і появи єдиних документів, які дозволять пасажирам подорожувати безпечно та вільно.

Отже, у сучасній економіці найважливішим економічним ресурсом стає час, а ключовим фактором конкурентоспроможності - швидкість економічних процесів. Тому, виходячи з вищевикладеного, для підвищення ефективності міжнародних авіаційних угод, зменшення часу та зменшення витрат на підписання та ін. розроблено концепцію, яка дасть змогу ефективніше укладати транспортне сполучення та дати нове дихання розвитку міжнародної авіації. Міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів. На кінець березня 2020 року загальна кількість послуг авіатранспорту зменшилася на 55% порівняно з попереднім роком. Декілька країн вирішили дозволити подорожувати лише з особливими цілями, наприклад, щоб дозволити жителям повернутися на батьківщину. Залежно від регіону польоти туди й назад обмежені або заборонені.

Підсумовуючи,можна сказати, що і досі актуальною залишається необхідність надання державних кредитів українським авіакомпаніям для підтримки їх діяльності в кризових ситуаціях, зниження тарифів та комісій в аеропортах. Не менш важливою є необхідність державної допомоги для утримання кваліфікованих працівників в авіаційній галузі, включаючи необхідність запровадження

спеціальних пільг і кредитів для авіакомпаній для виплати заробітної плати працівникам, які утримують підприємства через пандемію.

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. Оскільки авіація сьогодні є конкурентоспроможним бізнесом, фінансовий захист національних авіакомпаній (пільги, знижки та субсидії) від держави під час кризи є ключовим фактором для збільшення експлуатаційної спроможності та підвищення конкурентоспроможності на ринку з міжнародними авіакомпаніями.

Здійснивши аналіз статистичних даних та вивчивши думку авіаційних аналітиків та директорів авіакомпаній, зазначимо, 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. Також майже всі українські авіакомпанії перейшли на чартерні (позапланові) рейси. Для евакуаційних рейсів (на початку пандемії) - МАУ і SkyUp, для вантажних - SkyUp. Українські авіакомпанії адаптуються до труднощів, але їм все одно потрібна державна підтримка, щоб вижити у 2022 році.

Доведено, що питання розвитку авіаційної промисловості сьогодні є досить актуальним. Враховуючи вимоги авіаційної галузі та її розвитку, авіакомпанії повинні вчасно реагувати на зміни, що вже відбулися у зовнішньому та внутрішньому середовищі, ризикувати та бути готовим до майбутніх змін, щоб залишатися конкурентоспроможними та займати певні позиції на міжнародному ринокуавіаційнихпослуг. Необхідним на сьогодні є пошук інвесторів, які бажають

інвестувати в бізнес авіакомпаній та аеропортів, удосконалення сервісів бронювання квитків, внесення знижки та переваги у вартості квитків. Доведено, розробка системи онлайн-бронювання зробить авіакомпанії більш ефективними, полегшить роботу менеджерам з продажу та зробить послуги електронного бронювання доступними для пасажирів швидко та зручно. І надважливим завданням для більшості вітчизняних авіакомпаній України це заміна у списку радянських літаків, які потребують заміни на більш сучасні, з оптимальним споживанням палива та меншими витратами на технічне обслуговування.

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. НДІПІ. – 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. - Бібліогр.: с. 122.

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: X 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 АВІА – 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 інфраст-руктури: 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 – 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. http://www.icao.int/Pages/default.aspx – офіційний сайт International Civil Aviation Organization.

43. http://www.unece.org – офіційний сайт The United Nations Economic Commission for Europe.

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. Авиационная отрасль Европы «чрезвычайно привлекательна» – JPMorgan. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:http://bizavnews.com/237/5462.

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

52. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945.

53. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978

54. Дорожня карта единого європейського транспортного простіру. Офіційний сайт Законодавства ЄС. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://eurlex.europa.eu.

55. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т». [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://cstei.lviv.ua/ua/item/432.

56. 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/.

57. Airports Council International The Impact of COVID-19 on the Airport Business, Airports Council International, Montreal, Canada, [Electronic resource]. – Access: https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/12/Advisory_Bulletin_The_impact_of_COVID_19_on_the_airport_business.pdf.

58. 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.

59. 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.

60. Department of Health and Social Care «Sharp rise in coronavirus numbers and a new variant» [Electronic resource]. – Access: https://www.gov.uk/government/speeches/sharp-rise-in-coronavirus-numbers-and-a-new-variant.

61. 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/.

62. 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/.

63. International Air Transport Association «Industry losses to top $84 billion in 2020» [Electronic resource]. – Access: https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01/.

64. 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-the-crisis_/.

65. International Air Transport Association «The time to prepare for COVID-19 vaccine transport is now» [Electronic resource]. – Access: https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-09-09-01/.

66. International Civil Aviation Organization «Effects of novel coronavirus (COVID-19) on civil aviation: economic impact analysis» [Electronic resource]. – Access: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf.

67. Mouton, A. R. Grissom, J. P. Godges, and R. Hanson «COVID-19 air traffic visualization: worldwide spread of COVID-19 accelerated starting on february 19»

[Electronic resource]. – Access: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RRA248-6.html.

68. State Council «China approves first self-developed COVID-19 vaccine» [Electronic resource]. – Access: http://english.www.gov.cn/news/topnews/202012/31/content_WS5fed6440c6d0f72576942c83.html.

69. U.S. Food and Drug Administration «Pfizer-BioNTech COVID-19 vaccine» [Electronic resource]. – Access: https://www.fda.gov.

70. World Bank «Air transport, passengers carried» [Electronic resource]. – Access: https://data.worldbank.org.

71. 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.

72. 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.