

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

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

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

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

Тема: «Проблеми розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах пандемії COVID-19»

Виконавець: Денисенко Ілля Сергійович, група МЕВ-401

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент кафедри міжнародних
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Прокоп'єва Аліна Анатоліївна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: Соколова Зоя Сергіївна

(підпис нормоконтролера)

Київ - 2022

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.

«__» _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Денисенко Ілля Серійович

1. Тема роботи «Проблеми розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах пандемії COVID-19» затверджена наказом ректора від «19» квітня 2022 р. № 399/ст.
2. Термін виконання роботи: з 09 травня 2022 року по 19 червня 2022 року.
3. Вихідні дані до роботи: 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 ІКАО та ІАТА, аналітичні огляди спеціалізованих періодичних видань, а також показники фінансово-економічної діяльності авіакомпаній.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретико-методологічні засади функціонування світового ринку авіаційних послуг, аналіз стану світового ринку авіаційних послуг під впливом COVID-19, авіаційних ринок України в умовах пандемії та шляхи вирішення проблем.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 3 таблиці та 7 рисунків.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 12 слайдів.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми кваліфікаційної роботи	28.03.2022	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	04.04.2022	Виконано
3.	Теоретико-методологічні засади функціонування світового ринку авіаційних послуг	05.04.2022 – 10.04.2022	Виконано
4.	Аналіз стану світового ринку авіаційних послуг під впливом COVID-19	11.04.2022 – 08.05.2022	Виконано
5.	Авіаційних ринок України в умовах пандемії та шляхи вирішення проблем	09.05.2022 – 22.05.2022	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	23.05.2022 – 29.05.2022	Виконано
7.	Оформити кваліфікаційну роботу та пройти перевірку на плагіат	30.05.2022	Виконано
8.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	01.06.2022	Виконано
9.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	03.06.2022	Виконано
10.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	07.06.2022	Виконано

8. Дата видачі завдання: « 20 » квітня 2022 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис керівника)

Прокоп'єва А.А.

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

_____ (підпис випускника)

Денисенко І.С.

(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Проблеми розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах пандемії COVID-19»: 81 с., 7 рис., 3 табл., 56 літературних джерела.

Перелік ключових слів (словосполучень): АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, МІЖНАРОДНІ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, COVID-19, , ICAO, IATA, WTO ЛОУКОСТ-ПЕРЕВІЗНИК, LCC, АВІАЦІЙНІ ПОСЛУГИ.

Об'єкт дослідження: процес системи здійснення авіаційної світової діяльності.

Предмет дослідження: ринок авіаційних послуг країн світу та України в аспектах впливу на економічне їх зростання під час пандемії COVID-19.

Мета кваліфікаційної роботи: ринок авіаційних послуг країн світу та України в аспектах впливу на економічне їх зростання під час пандемії COVID-19.

Методи дослідження: загальні методи (аналіз, синтез, індукція, дедукція, класифікація), теоретичні методи (системний аналіз), економіко-статистичні, графічні та інші.

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.

Значущість виконаної роботи та висновки: подальше створення спеціальних реанімуючи програм фінансування та розвитку авіаційної галузі світу. Застосування аутосорсингу для відновлення авіа послуг всього світу та застосування цього в Україні.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо проблем авіаційної галузі світу та визначення головних рекомендацій для українського ринку авіаційних послуг.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ.....	8
1.1. Особливості становлення ринку авіаційних послуг у світі	8
1.2. Специфіка функціонування ринку авіаційних послуг	12
РОЗДІЛ 2	
АНАЛІЗ СТАНУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ ПІД ВПЛИВОМ COVID-19.....	22
2.1. Оцінка сучасного ринку авіаційних послуг у світі	22
2.2. Аналіз діяльності світових авіа лідерів	31
2.3. Аналіз впливу на світовий ринок авіаційних послуг під час пандемії..	50
РОЗДІЛ 3	
АВІАЦІЙНИХ РИНОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ	60
3.1. Світовий досвід збереження працездатності авіаційної галузі під час пандемії	60
3.2. Напрями розвитку ринку авіаційних послуг в Україні	67
ВИСНОВКИ.....	73
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	76

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Світовий ринок авіаційних перевезень є одним з основних елементів світового господарства та відіграє важливу роль у процесі закріплення взаємозв'язків між країнами. Авіаційні перевезення є найбільш глобалізованими, оскільки це підтверджується постійним зростанням їх динаміки. З розвитком та поширенням глобалізаційних процесів, інформаційних технологій, лібералізаційних тенденцій у світі відбуваються і відповідні зміни в умовах функціонування авіаційних перевізників. Вдале пристосування до змін є запорукою успіху суб'єктів ринку та закріплення національної позиції на світовій арені. Тому актуальними та важливими залишаються дослідження еволюційних змін та особливостей сучасного етапу функціонування світового ринку авіаперевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Міжнародними організаціями періодично відбуваються огляди стану, динаміки та регулювання авіаційних перевезень з подальшою публікацією звітів про їх результати, серед яких ІКАО, ІАТА, WTO, World Bank. В Україні дослідженням теорії та практики щодо вирішення проблемних питань функціонування та розвитку ринку авіаперевезень займалися такі вчені як: Г. Астапова, І.О. Геєць, В. Єлагін, В. Загорулько, В. Коба, В.В. Мізюк, А.М. Новікова, Л.М. Побоченко, С. Подреза, А.А. Прокоп'єва, К.В. Сидоренко, В.Чужиков, Г. Юн та інші. Проте слід зазначити, що у наукових працях та періодичних виданнях досі поглиблено не досліджувалися особливості трансформації світового ринку авіаперевезень з виокремленням окремих етапів його розвитку.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідження сучасного стану та проблем розвитку світового ринку авіаційних послуг.

Відповідно до поставленої мети виділяють основні завдання:

- розглянути особливості становлення ринку авіаційних послуг у світі;
- визначити специфіку функціонування ринку авіаційних послуг;
- зробити оцінку сучасного ринку авіаційних послуг у світі;
- провести аналіз діяльності світових авіа лідерів;
- провести аналіз впливу на світовий ринок авіаційних послуг під час пандемії;

– розглянути світовий досвід збереження працездатності авіаційної галузі під час пандемії;

– визначити напрями розвитку ринку авіаційних послуг в Україні.

Об’єкт дослідження: процес системи здійснення авіаційної світової діяльності

Предмет дослідження: ринок авіаційних послуг країн світу та України в аспектах впливу на економічне їх зростання під час пандемії COVID-19.

Методи дослідження: загальні методи (аналіз, синтез, індукція, дедукція, класифікація), теоретичні методи (системний аналіз), економіко-статистичні, графічні та інші.

Значущість виконаної роботи та висновки: подальше створення спеціальних реанімуючих програм фінансування та розвитку авіаційної галузі світу. Застосування аутосорсингу для відновлення авіа послуг всього світу та застосування цього в Україні.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо проблем авіаційної галузі світу та визначення головних рекомендацій для українського ринку авіаційних послуг.

Апробація результатів дослідження. Основні тези, положення та висновки дипломного дослідження висвітлено у науковій публікації, яку опубліковано у збірнику тез міжнародної науково-практичної конференції «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі»: Денисенко І.С. Вплив російської агресії на інвестиційну діяльність ТНК //Міжнародна науково-практична конференція «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: XII міжнародна науково-практична конференція, 26 травня 2022 року: тези доп. – К., 2022. – С.156-158.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. В роботі розміщено 3 таблиці, 7 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 56 найменування на шести сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

1.1. Особливості становлення ринку авіаційних послуг у світі

Історія розвитку цивільної авіації починається з ХХ століття. Хронологію розвитку галузі у ХХ столітті можна умовно розділити на два основні періоди: довоєнний період (1910-1940-і роки) та післявоєнний період (1950-1990-і роки).

На першому етапі людська думка була спрямована на конструювання повітряних суден цивільного призначення – це своєрідний базис точка розвитку галузі цивільної авіації. Крім авіа конструкторських розробок, почалася формуватися перша наземна інфраструктура: аеропорти, центри технічного обслуговування лайнерів. У професійній середовищі склалися перші спеціальні галузеві професії та центри підготовки льотного екіпажу та співробітників наземних служб.

Однак масштаби розвитку галузі в ті роки були дуже малі. Напрямок був абсолютно новим і був пов'язаний із повсякденним ризиком людського життя, тому особливий упор приділявся безпеці на повітряному транспорт. Людство усвідомлювало, який потенціал має громадянська авіація, і як вона могла б поліпшити повсякденне життя людей.

Необхідно було в прямому та переносному сенсі підкрутити деякі гвинтики для розвитку галузі. На другому повоєнному етапі розвиток цивільної авіації був пов'язаний із удосконаленням конструкторських розробок. Формувалося конкурентне середовище. У світі склалися великі центри авіаційного виробництва від імені СРСР і, пізніше країни Європи (Німеччина, Франція, Великобританія та Італія). Розвиток конструкторської думки надало імпульсу для розширення аеропортової інфраструктури, укрупнення центрів підготовки льотних екіпажів та співробітників наземного обслуговування. Почалося формування національних

ринків авіап перевезень. Тепер людство переходило просто від думки піднятися у повітря та освоїти повітряне середовище до комерціалізації галузі цивільної авіації та усвідомлювало, що авіаційний транспорт є найшвидшим способом пересування. При цьому в цивільних цілях цей рух дозволяв у найкоротші терміни забезпечити мобільність як населення, так і транспортування вантажів не тільки всередині країни, всередині національної економіки, а й у рамках регіонального сполучення [27].

Стали формуватися регіональні ринки авіап перевезень. Склалися все нові та нові континентальні маршрути, що виходять за рамки одного держави, збільшувалася кількість регіональних ліній сполучення та авіакомпаній, представлених на ринку, зростала чисельність авіаційного персоналу. Все більше людей використовувало авіаційний транспорт. Складалася ціла культура авіаційної мобільності.

Авіаційні перевезення стали двигуном розвитку регіональних економік, а пізніше і всієї світової економіки з огляду на розширення мережі всередині континентальних та трансконтинентальних маршрутів. Використання авіаційного транспорту повною мірою увійшло в уми людей як спосіб найбільш швидкого пересування з точки А до точки Б і стало частиною їх повсякденного життя.

На сучасному етапі склався світовий ринок авіап перевезень, який складається з двох основних сегментів: пасажироперевезення та вантажоперевезення. Авіаційний ринок – це драйвер сучасної світової економіки. Представлений ринок динамічно розвивається та є високотехнологічним.

Світовий ринок авіап перевезень схильний до постійних змін, а його економічна успішність та фінансова результативність багато в чому визначаються кількісними факторами, такими як: попит на послуги авіап перевезень з боку компаній та фізичних осіб, пропозиція авіавиробників та закладені виробничі потужності заводів, пропускна спроможність аеропортової інфраструктури [28].

Зрозуміло, що окрім кількісних факторів, які надають вплив на розвиток світового ринку авіап перевезень, існує ряд якісних глобальних факторів, які проходять тонкою ниткою в рамках міжгалузевої взаємодії та в цілому розвитку

світової економіки, а саме: кон'юнктура світового ринку нафти та нафтопродуктів, яка схильна до геополітичних ризиків, зміни, що там відбуваються, у свою чергу, диктують вартість авіаційного палива; рівень добробуту населення та розробка конкретної продуктової лінійки залежно від особливостей регіонального ринку; постійно вдосконалюються у бік жорсткості екологічні стандарти у сфері експлуатації повітряних суден; можливість цифровізації окремих сегментів ринку, наприклад, аеропортове обслуговування пасажирів та вантажів, контроль безпеки, наземне обслуговування повітряних суден, логістика авіап перевезень та маршрутизація, навігаційна система лайнерів.

Розглянуті базові кількісні та якісні фактори констатують вразливість і схильність до ринку геополітичним, макроекономічним, технологічним ризикам, що впливають на динаміку розвитку авіап перевезень.

Тим не менш, незважаючи на галузеві ризики на сучасному етапі розвитку світовий ринок авіап перевезень показує досить солідні результати. Так, за оцінками міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) економічна ефективність світового цивільного повітряного флоту становить близько 800 млрд доларів США. Світовий пасажиропотік перевищує 3,7 мільярда пасажирів і має потенціал до подальшого збільшення. Щорічні темпи зростання пасажиропотоку за останні три роки перевищують 7 % [35]. Завдяки повітряному транспорту здійснюється 40% всього міжрегіонального перевезення вантажів у світі.

На даний момент світовий парк комерційних лайнерів, які здійснюють перевезення як пасажирів, так і транспортування вантажів, становить близько 30 тисяч повітряних суден. За оцінками американського авіаційного промислового гіганта Boeing до 2030 року експлуатованих повітряних суден зросте вдвічі, виходячи з кількості укладених жорстких контрактів на постачання лайнерів авіакомпаніями.

Аналізуючи бізнес-моделі сучасних авіакомпаній, склалася така ситуація. На ринку 80% авіакомпаній є мережевими. Під поняттям мережева авіакомпанія мається на увазі компанія, що є учасником одного з трьох глобальних стратегічних альянсів (Star Alliance, SkyTeam, OneWorld), або здійснює свою діяльність за

кодшеринговою угодою з авіакомпаніями, що базуються в певному місті, країні, регіоні, при цьому є самодостатньою і поза альянсовою, розподіляючи сукупні витрати відповідно до двостороннього договору. На чистому вигляді туристичну бізнес-модель припадає на 3% світового ринку авіаперевезень, і сюди в основному входять чартерні авіакомпанії, що активно працюють із сезонним розкладом та маршрутизацією польотів [23].

Набирає обертів напрямок, що відносно недавно з'явився - бізнес-модель низькобюджетних авіаперевізників або лоукостерів, коли авіакомпанія використовує за договором лізингу протягом 5-7 років лайнери одного типу, що вийшли із заводу, постійно оновлюючи парк і підтримуючи «молодий повітряний флот» для мінімізації витрат на технічне обслуговування. Такі авіакомпанії намагаються протягом дня якнайчастіше бути в небі, середній наліт становить близько 17-18 годин, а оборотність одного повітряного судна з моменту прибуття в аеропорт до відправлення становить у середньому 40 хвилин. При цьому пасажир пропонують мінімальні за вартістю базові тарифи, а необхідний набір додаткових послуг кожен пасажир може заздалегідь придбати через інформаційні ресурси авіакомпанії. На таких авіакомпаній за показником пасажирокілометра припадає 17% ринку.

Оцінюючи перспективи розвитку світового ринку авіаперевезень, ключовою зміною, ймовірно, стане трансформація структури пасажиропотоку по регіонах світу. Так, на сучасному етапі лідерами за обсягами пасажирських перевезень є Північна Америка і Європа, країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону намагаються наздогнати своїх найближчих конкурентів за цим показником і в перспективі це цілком можливо завдяки кількісним факторам та ємності азіатських ринків [21].

Світовий ринок авіаперевезень та цивільна авіація лише за одне століття зробили якісний ривок уперед. Подальшому прогресивному розвитку сприятиме робота у форматі «авіаційний виробник– авіакомпанія – аеропорт – кінцевий споживач (компанії та фізичні особи)». При прискоренні процесів у світовій економіці, трепетному відношенні до екологічних стандартів авіаційна галузь повинна відповідним чином реагувати на перспективну комерціалізацію галузі та збільшення її частки у структурі світового ВВП:

- авіавиробники за напрямом поліпшення конструкції лайнерів з розширенням можливостей за льотно-технічними характеристиками в умовах збільшення повітряного трафіку та завантаженості піднебіння;
- авіакомпаніям з питань актуалізації та вдосконалення бізнесмоделей, розширення можливостей щодо застосування електронної комерції та цифровізації логістики авіаперевезень та маршрутизації;
- аеропортам необхідно відповідати потребам авіавиробників, авіакомпаній та кінцевих споживачів та в умовах прискорення процесів впроваджувати елементи цифрової економіки в ті сегменти, де це було б можливо, не завдаючи в цілому збитків для галузі [22].

1.2. Специфіка функціонування ринку авіаційних послуг

В сучасних умовах розвитку світової економіки посилюється значимість міжнародних авіаційних перевезень вантажів з метою забезпечення безперебійного функціонування міжнародної торгівлі, а також постачання сучасних систем виробництва та розподілу.

Авіаперевезення - динамічна галузь світового транспорту. Змінюється не тільки авіаційна техніка, а й методи, способи, моделі авіаційного бізнесу. Рівень взаємодії авіакомпаній підвищується від інтерлайн-угод про спільну експлуатацію ліній до створення альянсів. У той же час впровадження нових інформаційних технологій призвело до появи нових способів та областей співробітництва і взаємодії між авіакомпаніями [24].

Для оцінки перспективних тенденцій та можливостей розвитку міжнародного ринку авіаційних послуг використовувались багатофакторні моделі, якими враховуються основні параметри, що визначають попит на нові пасажирські літаки та літаки для перевезення вантажів. Відзначимо, що найбільш значущими і в той самий час універсальними факторами, які впливають на обсяг авіаперевезень, є показники рівня ВВП в регіоні та вартість авіаційного палива. Економічне зростання має позитивний вплив на формування послуг авіаперевезень в країнах, що

розвиваються. Так, хороші перспективи розвитку структури авіаційного ринку і зростання авіаперевезень на найближчі роки мають країни Азії [1, с. 202].

Найбільш інтенсивно сьогодні розвиваються напрямки перевезень між Європою та Азією, Північною Америкою та Азією, Європою та Латинською Америкою, Північною Америкою та Латинською Америкою. Також є затребуваними внутрішні перевезення в Азії та Латинській Америці. У країнах із розвиненими економіками, де в абсолютних значеннях авіаперевезення досягли найбільш високих показників, обсяг їх приросту в зв'язку зі змінами ВВП помітно знижується. Витрати на авіаційне паливо займають близько третини усіх прямих операційних витрат, пов'язаних із експлуатацією літаків.

Найбільшу частку світових авіаперевезень здійснюють мережеві авіакомпанії. Динаміка останніх років на фоні зростання конкуренції на ринку демонструє збільшення частки комбінованих бізнес-моделей авіакомпаній. Багато великих мережевих перевізників вводять елементи бюджетних перевезень, зростає рівень конкуренції та ведеться боротьба за регіональні маршрути.

Економічні та геополітичні умови, в яких існує сьогодні світовий ринок авіаперевезень, обумовлюють тенденції щодо його розвитку в середньостроковій перспективі. Одним із основних трендів залишається лібералізація світового ринку авіаперевезень. У 2000-х роках відбулась активізація процесу лібералізації вже не тільки в Європі і США, але і в Азії. Це призвело до збільшення кількості авіакомпаній на ринку, посилення конкуренції між ними і, як наслідок, до зниження цін на авіаквитки і зростання обсягів пасажирських авіаперевезень та вантажоперевезень. Так, згідно прогнозів, за період 2018-2030 рр. світовий показник пасажирообороту може збільшитись в 2,5 разів [22, с. 17].

Структура світової повітряної мережі та зростаюча частка бюджетних авіакомпаній формують стійкий попит на вузькофюзеляжні літаки. Сьогодні це найбільш затребуваний сегмент ринку.

Вік більше 50,0 % літаків пасажирського сегменту не перевищує 10 років. Також світової парк представлено значною кількістю регіональних літаків місткістю до 60 крісел. Однак літаки такої місткості практично не працюють на

високоприбуткових напрямках, мають досить високі витрати на місце, а в цілому ряді регіонів світу вступають в пряму конкуренцію із іншими видами транспорту. Попит на літаки вказаної місткості має циклічну форму і істотно залежить від впливу зовнішнього середовища. Зниження попиту на авіап перевезення або зміни вартості авіапалива в першу чергу відбивається на цьому сегменті ринку [25].

Розвиток сегменту вузькофюзеляжних літаків місткістю 61-120 крісел досить сильно піддається впливу факторів зовнішнього середовища. Авіакомпанії, які оперують літаками подібної розмірності, часто змушені конкурувати із високошвидкісним наземним транспортом (ВСНТ). Наприклад, мережа напрямків для ВСНТ активно збільшується в Європі і в Китаї.

Сучасні тренди, поряд із потенціалом зростання пасажирських перевезень та очікуваним списанням літаків місткістю 61-120 крісел, також дозволяють оцінити попит на літаки цієї розмірності в обсязі 4605 одиниць за період 2018-2030 рр. Вузькофюзеляжні літаки місткістю більше 120 крісел протягом тривалого часу продовжують залишатися основою світового авіаринку. Вони складають близько 50,0% від світового авіаційного парку та виконують 47,0% світових перевезень. Основна частина вузькофюзеляжних літаків такої розмірності представлена сучасними судами у віці до 10-15 років [24].

Прогноз попиту на вузькофюзеляжні літаки місткістю більше 120 крісел до 2030 року складає в середньому 24385 од., причому 11,0 % із них - це повітряні судна місткістю 121-140 крісел, а 89,0% - літаки місткістю більше 140 крісел [25]. Широкофюзеляжні літаки традиційно експлуатуються на високоприбуткових маршрутах із великими пасажиропотоками: трансатлантичні, азіатські і близькосхідні напрямки. Незважаючи на те, що прибутковість авіап перевезень широкофюзеляжними літаками є вищою, ніж вузькофюзеляжними, економічна ефективність і оптимізація їх під виконання свого завдання все більше зростає.

Далі доцільно розглянути регулювання світового авіаційного ринку. Аеропорти традиційно сприймаються як природні монополії, і вони підлягають регулюванню цін, що означає, що вони не можуть повністю використовувати свою ринкову владу, а клієнти аеропортів захищені від підвищення цін. Завданням

регулювання цін в аеропортах зазвичай є ефективною структурою аеропортові збори, уникнення монопольної оренди, вирішення екологічних проблем і проблем пропускну здатності, з якими стикаються аеропорти.

Регулювання цін, як правило, вимагає економічної ефективності та заохочує вільний вихід на ринок. Це також повинно забезпечувати стимули для інвестицій. Опису різних видів регулювання цін присвячені наступні підрозділи: регулювання норми прибутку, регулювання вартості послуг, регулювання верхньої межі цін, регулювання тригерів та саморегулювання.

Регулювання норми прибутку історично використовувалося для регулювання приватних електричних, телекомунікаційних і трубопровідних компаній. Відповідно до цього типу регулювання, фірма може самостійно встановлювати ціни до тих пір, поки загальний корпоративний курс становить рентабельність капіталовкладень акціонерів не перевищує «справедливу» норму прибутку [27].

Ця вимога змусить фірми не встановлювати ціни набагато вище економічних витрат і завадить використати свою монополістичну владу. Однією з суперечок щодо регулювання норми прибутку є те, як визначити справедливу норму прибутку. Цей тариф часто встановлюється відповідно до співвідношення боргового та власного капіталу фірми, проте основні ризики фінансових результатів галузі та сума прибутку, необхідного для залучення та підтримки нових інвестицій, не враховуються в процесі визначення.

Друге джерело дискусійним є вимірювання капітальних інвестицій, здійснених фірмами. У деяких країнах дозволяється вимірювати капітальні інвестиції у витратах на заміну, а в деяких з них враховуються лише історичні витрати. Більшість аеропортів Німеччини підпадають під регулювання норми прибутку, оскільки аеропортам дозволяється підвищувати ціни, щоб отримати нормальну норму прибутку, коли їхні витрати зростають. Але на думку Німеєра (2002), це регулювання німецьких аеропортів призводить до неефективного розподілу ресурсів. Регулювання норми прибутку змушує фірми вибирати неефективні ресурси у своїх виробничих процесах (Шерман, 1989). Якщо дозволена

норма прибутку перевищує вартість капіталу, то фірма матиме стимул до розширення капітальної бази та збільшення його прибутку.

Німецький тип регулювання ставки прибутку створює стимули для аеропортів інвестувати не виправдано високі, щоб отримати більше прибутку, що призводить до надлишкової потужності та надлишкових інвестицій у термінали. Регулювання норми прибутку також може спричинити неефективну структуру цін. Коли аеропорт підпадає під регулювання норми прибутку, він не матиме стимулу встановлювати пікові ціни, а «скоріше знижуватиме ціну капіталомісткого пікового попиту, щоб виправдати більше капітальних активів, і стягувати монопольну ціну в непіковий період». разів, щоб отримати прибуток, який виправдовує більший капітал». Тому очікується, що в німецьких аеропортах не буде диференціації цін, пов'язаної з часом.

Niemeier (2002) досліджує негативні наслідки регулювання рівня повернення, що застосовується для німецьких аеропортів, і стверджує, що регулювання рівня повернення призводить до високого рівня зборів, позолоти, низької продуктивності, неефективної структури зборів, неправильного розподілу пропускної здатності та відсутність якісного моніторингу. На завершення він пропонує радикальний перехід до нової системи регулювання, наприклад, обмеження цін на німецькі аеропорти. Нарешті, згідно з Tretheway (2001), регулювання рівня повернення є складним, невідповідним і дорогим для аеропортів, оскільки кожен раз, коли оператор аеропорту хоче підняти один зі своїх зборів, вони повинні підготувати детальну регуляторну заявку [30].

Ця форма регулювання використовувалася для авіакомпаній, залізничних та інших транспортних перевізників історично, і відповідно до цього типу регулювання регулятори повинні затверджувати кожну зміну ціни регульованої компанії. Якщо компанія зможе показати, що її витрати зросли, то регулятор схвалить зміну ціни. Економісти-регулятори часто вважають, що вартість регулювання послуг призводить до неефективної діяльності перевізників, оскільки це дорого і не реагує на зміну ринкових умов.

Протягом останніх десятиліть з'явилися нові регуляторні підходи до підвищення ефективності регуляторної політики, а регулювання цін є найпоширенішим із них.

Відповідно до регулювання цін, ціни можуть підвищуватися до максимальної межі, яка представляє прийнятну норму прибутку. З часом вона може змінюватися відповідно до рівня інфляції за вирахуванням прибутку від ефективності, який, як очікується, матиме фірма. Зазвичай він виражається як $CPI-X$ або $RPI-X$ (для Великобританії), де CPI означає індекс споживчих цін, а RPI — індекс роздрібних цін для Великобританії. X показує підвищення ефективності.

Основна ідея регулювання верхнього рівня цін полягає в тому, що більшість фірм з часом підвищувати їх ефективність, і, отже, ціни на них повинні зростати менше, ніж інфляція. У найпростішому варіанті обмеження цін регулятор не знає нічого, крім встановлення обмеження ціни, і фірма краще, ніж регулятор, знає про свої криві попиту та витрат.

Фірма намагається максимізувати свій очікуваний прибуток за умови обмеження ціни, використовуючи його чудові знання. Регулювання граничних цін намагається діяти як конкурентний ринок, на якому виробники не мають можливості впливати на ціни, і вони можуть збільшити свій прибуток, лише знижуючи свої витрати. Якщо ліміт буде встановлений на економічно правильному рівні, це дасть правильні стимули фірмам діяти ефективно[31].

Регулювання граничних цін також надасть фірмам можливість цінової дискримінації, що підвищить економічну ефективність. Однак Сіблі (2000) зазначає, що регулятори повинні утримуватися від опортуністичної поведінки, щоб привабливі властивості регулювання цін не були спотворені.

Регулювання обмеження цін має багато переваг перед традиційним регулюванням норми прибутку. По-перше, це дешевше як для регулятора, так і для фірми, яка регулюється. Крім того, існує високий ступінь гнучкості в діяльності регульованої фірми.

Крім того, стимули для ефективності та інновацій є вищими щодо регулювання норми прибутку. Фірмі буде вигідно, якщо вона може знизити свої

витрати, оскільки регулятор не змусить фірму знижувати ціни в результаті зниження витрат до кінця п'ятирічного періоду. І якщо з'являться нові капітальні інвестиції, регулятор дозволить нашій фірмі підвищити ціну більше, ніж річна інфляція, щоб покрити її інвестиційні витрати на певний період.

Можна визнати, що регулювання граничних цін робить хорошу роботу з точки зору відображення відносної дефіцитності інфраструктури аеропорту, оскільки рано чи пізно знадобляться нові інвестиції в інфраструктуру аеропорту. З цієї точки зору виникає питання про те, чи спричиняє регулювання граничних цін недостатнє інвестування. Згідно з Вікерсом і Ярроу (1988), регулювання верхнього рівня цін може спричинити недостатнє інвестування та прийняття рішення інвестувати чи ні, буде змінюватися залежно від довіри до контролюючих органів і від того, чи дозволять вони дійсно фірмам отримати справедливу суму прибутку наприкінці періоду огляду чи ні.

Регулювання тригерів. Цей тип регулювання ґрунтується на загрозі регуляторного втручання у випадку практики несправедливо високих цін з боку монополістів. Регуляторне втручання не буде, доки не будуть отримані протести від авіакомпаній і не буде вирішено, що аеропорти потребують відповіді контролюючих органів. Ця концепція схожа на «пристойну поведінку», оскільки аеропорти знають, що регулюючі органи не допустять необґрунтованого підвищення цін. Таке регулювання дає багато переваг як фірмам, так і регуляторам. Жодна з них не матиме витрат на регуляторні процедури, якщо не буде відповіді регулятора. Однією з найважливіших форм тригерного регулювання є моніторинг цін [33].

Найважливішою відмінністю між ціною та моніторингом цін, здається, є гнучкість останнього, яку відчувають менеджери аеропортів у своїй діяльності. При моніторингу цін враховуються зовнішні події, які можуть вплинути на витрати фірми. Тобто, якщо фірми підвищують ціни у відповідь на несприятливі шоки пропозиції, регулятори не карайте їх. Однак фірма може бути покарана, якщо вона не передає споживачам переваги несподіваного позитивного шоку пропозиції. Але щоб цей механізм працював ефективно, необхідно мати чіткий критерій хорошої чи

поганої продуктивності, який також узгоджується зі стимулами ефективності (Forsyth, 2004).

Цей тип регулювання розглядається як найбільш гнучкий і найменш витратний механізм регулювання. Відповідно до цього типу, аеропорт зобов'язаний погодитися з набором стандартів, які також є прийнятними для споживачів. Враховуючи, що аеропорти працюють у рамках цих стандартів, між авіакомпаніями та аеропортами не буде суперечок щодо ціни зміни та відсутність тиску на регуляторний режим. Завдання тут полягає в тому, щоб знайти стандарти, які вважаються прийнятними для клієнтів і водночас забезпечують гнучкість для фірм. Ціноутворення в аеропортах, розроблені ICAO та ACI, є потенційними прикладами кодексів, які можна використовувати для саморегулювання, і вони дуже потужні, що стали конвенцією у всьому світі. Аеропорт, який відхиляється від цих правил, буде об'єктом тиску з боку авіакомпаній, щоб він продовжував відповідати принципам у всьому світі [35].

З моїх аргументів до цього часу зрозуміло, що аеропорти мають ринкову владу, і якщо приватні аеропорти залишаються нерегульованими, ціни, які стягують аеропорти, можуть значно перевищувати його витрати. Цей висновок, здається, справедливий переважно для таких країн, як Австралія, де аеропорти відокремлені один від одного на великій відстані, а між аеропортами взагалі не існує конкуренції. Але в більшості європейських країн, де щільність населення вище, ніж в Австралії, існують приватизовані аеропорти з перекриттям водозбірних зон, і погрози авіакомпаній перейти в інший аеропорт можуть бути досить ефективними. Ця компенсаційна сила авіакомпаній може перешкодити аеропортам стягувати надмірно вищі ціни щодо своїх витрат. У наступному розділі цієї статті я визначу поняття конкуренції між аеропортами, а потім поставлю питання про те, чи можна розглядати конкуренцію між аеропортами як альтернативу регулюванню цін на аеропорти шляхом запобігання монопольної ренти та досягнення ефективного виробництва водночас. часу, не викликаючи витрат на регулювання.

Висновки до розділу 1

Отже, розглянувши ринкову владу аеропортів, потенційні ефекти їхньої ринкової влади, чи є вони все ще природними монополіями чи ні, а також причини цінового регулювання аеропортів. У наступній частині я розглянув регулювання цін в аеропортах, пояснюючи його цілі, досягли вони своїх цілей чи ні, результати різних практик цінового регулювання, які збільшення загального добробуту, а також їх недоліки, від яких регулятори хочуть утриматися. зосереджено в основному на регулюванні норми прибутку, регулюванні граничних цін і підході моніторингу цін, оскільки вони сьогодні є найпопулярнішими у світі [36].

Відносно новим питанням в аеропортовому бізнесі є конкуренція між аеропортами, і вона привернула більше уваги в густонаселених країнах, таких як Великобританія та Німеччина, в результаті розвитку лоукост-перевізників і збільшення використання вторинних аеропортів у багатьох містах. В економічній науці одним із способів позбутися недоліків цінового регулювання є наявність ефективної конкуренції, але чи може конкуренція в аеропортах справді діяти як заміна цінового регулювання? Метою цієї статті було спробувати відповісти на це питання, і з цієї причини я детально розглянув питання конкуренції в аеропортах. Більше того, я проаналізував вплив конкуренції в аеропортах на підхід до моніторингу цін і стверджував, що моніторинг цін буде працювати краще, коли існує сильна конкуренція між аеропортами. Існує багато видів конкуренції в аеропортах, як-от конкуренція за обслуговування місцевого спільного ринку або конкуренція за вантажоперевезення тощо, і вони мають різні характеристики. розпочали з пояснення, а потім розповіли про обмеження конкуренції в аеропортах та вплив конкуренції на ефективність аеропортів. Хоча конкуренція в аеропортах не є атомістичною, існують її види, які дійсно можуть обмежити ринкову владу аеропортів. Конкуренція між регіональними аеропортами є однією з них, але ми повинні досліджувати її в кожному конкретному випадку, якщо ми хочемо довести, що регулювання цін застаріло для деяких конкретних аеропортів. Тому я вирішив проаналізувати конкуренцію між Аеропортами Дюссельдорфа (DUS) і Кельн/Бонн

(CGN), і наприкінці я стверджував, що немає потреби в регулюванні цін на CGN. Причиною такого висновку є не тільки конкуренція, з якою вона стикається з боку DUS, але також еластичний попит на повітряний рух, з яким він стикається, і існування інших конкуруючих аеропортів у його зоні охоплення. Так як CGN служить в основному для лоукост-перевізників і вантажних операторів, які дуже чутливі до ціни, CGN нелегко підвищити свої збори.

З іншого боку, не так просто стверджувати, що регулювання цін для DUS є застарілим, оскільки навіть якщо він стикається з певною конкуренцією з боку CGN, вони в основному забезпечують інфраструктуру для різних сегментів повітряного руху. DUS обслуговує в основному авіакомпанії з повним обслуговуванням, які також літають на далекі відстані, і їхній попит на аеропорти бути більш нееластичним порівняно з попитом авіакомпаній, що використовують CGN. З цієї причини здається кращим варіантом використовувати існуючий підхід до моніторингу цін у DUS. Більше того, оскільки він стикається принаймні з певним ступенем конкуренції з боку CGN, моніторинг цін буде працювати краще в DUS. Зараз CGN перебуває у державній власності, але найближчим часом планується приватизація. Коли CGN буде приватизовано, він, ймовірно, буде діяти більш агресивно, щоб отримати вищу частку повітряного руху, і в цій ситуації сила конкуренції між DUS і CGN може зрости достатньо, щоб зробити регулювання цін застарілим. Аналіз цього випадку залишено для подальших досліджень [37].

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТАНУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ ПІД ВПЛИВОМ COVID-19

2.1. Оцінка сучасного ринку авіаційних послуг у світі

Авіаційний транспорт нині є однією з найбільш важливих галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Прямий щорічний економічний ефект від діяльності світового цивільного повітряного флоту становить понад 700 млрд. дол. США. Щорічне зростання пасажиропотоку останніми роками становить 6–7 %. Реалізація продукції майже 25 % компаній у світі залежить від повітряного транспорту, при цьому для 70 % представників бізнесу використання цивільних літаків є ключовим фактором розширення ринку [17].

Постійно зростаюча потреба в різних видах авіаційних перевезень привела до створення комплексної повітряної транспортної системи нового покоління, що володіє достатньою гнучкістю та економічною ефективністю. Під час побудови перспективної транспортної системи вирішення завдання досягнення максимальної мобільності в повітряному просторі стає одним з основних факторів, що впливають на подальший розвиток галузі. Нова конфігурація повітряного простору вимагає розроблення літаків поліпшеної конструкції, здатних виконувати польоти по складних траєкторіях в умовах інтенсивного повітряного руху [2].

Жорсткі стандарти побудови повітряної транспортної системи наступного покоління також висувають особливі вимоги до розвитку наземної інфраструктури аеропортів і до самих авіакомпаній. Для подальшого зниження тимчасових і фінансових витрат по послугах, що надаються службам аеропортів, необхідно в перспективі вирішувати такі завдання: формувати нові бізнес-моделі щодо розподілу «вікон в розкладах» для авіаперевізників та управління графіком повітряного руху; впроваджувати максимально автоматизовані комплекси обробки

пасажирських і вантажопотоків; створювати більш ефективну систему управління рухом по льотному полю і координації часу злетів/посадок. В умовах зростаючої конкуренції у сфері повітряних перевезень авіакомпанії зіткнуться з необхідністю надавати великі обсяги послуг для пасажирів і під час доставки вантажів. Введення поїздок за схемою “gate-to-gate” дає змогу об’єднати всі етапи польоту пасажирів і переміщення вантажів. Водночас основними критеріями комфорту для пасажирів залишається зручний розклад і його точне дотримання, якісні послуги на борту, наявність компенсацій за можливі затримки в розкладі зльоту/посадки [17]. Темпи зростання показників світової економіки, необхідність створення нових робочих місць, задоволення майбутнього попиту на повітряні перевезення, надання якісних послуг відповідно до потреб пасажирів та вимог авіакомпаній, а також підтримка іміджу авіації як найбільш екологічного і безпечного виду транспорту в прогностичний період будуть ключовими факторами, що впливають на динамічний розвиток ринку авіаційних перевезень.

За підсумком 2020 року IATA оцінила чистий збиток авіагалузі у 126,4 млрд дол. США.

Очікується, що цього року доходи галузі складуть 458 млрд дол. США, що більше на 23 % у порівнянні з 2020-м. Але це всього 55 % від 838 млрд дол. США, отриманих у 2019 році. Авіакомпанії цього року втратять 81 млрд дол. США.

В IATA прогнозують, що повітряним транспортом в 2021-му подорожуватиме близько 2,4 млрд. осіб. Упродовж минулого року авіатранспортом скористалися 1,8 млрд. осіб. При цьому внутрішні пасажирські перевезення працюватимуть значно краще, ніж міжнародні. За оцінками IATA внутрішні ринки можуть відновитися до 96 % від докризового (2019 року) рівня в другій половині 2021-го. Це обумовлено зростанням ВВП, накопиченими споживчими грошима під час карантину, відкладеним попитом і відсутністю обмежень на поїздки всередині країни [11].

Пандемія коронавірусу COVID-19 спричинила різке падіння обсягу пасажирських авіаперевезень. За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), за підсумком 2020 року перевезення скоротилися на 60 %. Внаслідок цього загальна кількість авіаперельотів повернулася до рівня 2003-го. За 2020 рік обсяги

пасажирських перевезень українських авіакомпаній зменшилися порівняно з 2019-м на 65% та становили 4,793 млн осіб, повідомляє Державна служба.

Представники українського авіаційного ринку неодноразово зверталися до влади за підтримкою у зв'язку зі складним становищем. Зокрема, аеропорти Запоріжжя, Львів, Київ, «Украерорух», а також авіакомпанії Azur Air Ukraine та SkyUpAirlines. Проте кроків назустріч із боку держави досі не було.

Державна підтримка, один із ключових факторів, який допомагає авіакомпаніям з ЄС, в Україні повністю відсутня, зазначив авіафахівець Кирил Новіков у інтерв'ю Forbes.ua. За його словами, рятувати цивільну авіацію України можна завдяки скасуванню ПДВ на внутрішніх перевезеннях, зменшенню акцизу на паливо та стабілізаційним кредитам зі ставкою 0 % [50].

Європейські авіакомпанії отримують значні суми допомоги від своїх урядів. Так, ірландська Ryanair отримала 600 млн фунтів стерлінгів фінансової допомоги, німецька Lufthansa – 9 млрд євро, а франко-голландська група Air France-KLM – 9 млрд євро. Не впоралися з економічними труднощами через коронакризу й оголосили себе банкрутами британська авіакомпанія Flybe, турецька Atlas Global, німецька Germania, італійська Ernest Airlines, Czech Airlines.

Розмір ринку авіакомпаній у всьому світі з 2018 по 2021 рік(у мільярдах доларів США) представлено на рис. 2.1.:

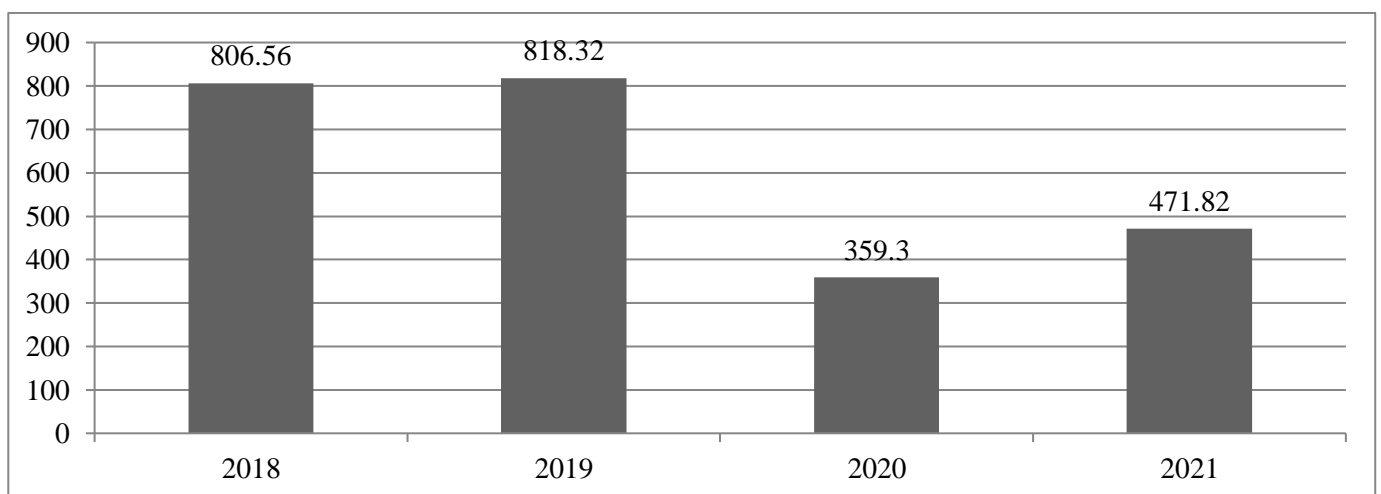


Рис. 2.1. Розмір ринку авіакомпаній у всьому світі з 2018 по 2021 рік (у мільярдах доларів США)

Примітка. Побудовано автором за даними офіційного сайту Statista.

Пандемія COVID-19 суттєво вплинула на авіаційну галузь у всьому світі, вплинувши на пасажирські перевезення на регулярних і нерегулярних маршрутах, як на внутрішньому, так і на міжнародному, а також на вантажні авіакомпанії. Обсяг світового ринку галузі оцінювався лише в 359,3 млрд доларів США у 2020 році, що на 56 відсотків менше, ніж у минулому році. Хоча, за оцінками, у 2021 році цей показник збільшиться до 471,8 млрд доларів США, це лише невелике відновлення порівняно зі звітами до пандемії.

Після того, як спочатку вибрали підтримку уряду фінансування у 2020 році, використовуючи його програма лояльності та ІП в заставу для казначейської позики, а не а приватне фінансування, американської Авіакомпанії використали свої переваги АА. Програма лояльності для залучення 10 млрд дол. США повернув державну позику.

Американський пакет AAdvantage складався з розміщення облігацій на 6,5 млрд дол. США – 3,5 млрд дол. США 5,50 % за п'ять років банкнот і 3 мільярди доларів США на 5,75% старше восьми років забезпечені ноти – а також нові 3,5 млрд дол. США семирічний термін позики В під керівництвом Barclays. Пакет був збільшений на 2,5 млрд дол. США від очікуваного початковий розмір транзакції на суму 7,5 млрд дол. США змішаний середньорічний купон ставка 5,575 %.

Спільні провідні букранери для нотаток були Goldman Sachs, Barclays і Citigroup. Були спільні букранери BofA Securities, CreditSuisse, Deutsche Банк, ICBC Standard Bank, JPMorgan, Morgan Stanley, SMBC, BNP Paribas, Credit Agricole, HSBC, MUFG, Standard Chartered, US Bancorp і Фінансові цінні папери БОК. Голдман Sachs виступав єдиним структуруючим агентом за угоду.

Пропозиція була значною перевищено, залучивши замовлення більше ніж на суму 45 мільярдів доларів. Термін виконання пропозиції співпав з новим казначейським стимулюючим векселем США і використаний попит інвесторів на дохід у вигляді відсотків ставки залишається низьким.

Американець використав виручені кошти для погашення 550 мільйонів доларів США під його строкову позику з міністерством фінансів США що було забезпечено AAdvantage Програма застави та припинення кредитного договору. Хоча

американці вже заплатили від свого державного боргу, європейського та інші авіакомпанії все ще роблять державні позики, але є визначення пріоритетності їх погашення. Lufthansa оголосив у листопаді 2021 р., що погасив або скасував усе, що залишилося в державні стабілізаційні фонди (ESF) – близько 1 мільярда євро – позичено від Федерального фонду

Республіки Німеччини набагато раніше ніж планувалось завдяки його «швидкій реструктуризації» і «довірі ринків капіталу в компаніях». ESF взяла на себе зобов'язання продати свою частку в авіакомпанії до жовтня не пізніше 2023 року. Після успішного повернення в листопаді 2020, яке збило 600 млн євро шляхом, конвертування облігації та корпоративної компанії 1 млрд. євро облігацій, минулого року Lufthansa залучила 6,3 млрд. євро на ринках капіталу – облігації на 1,6 млрд. євро. Лютий і знову в липні, і столиця збільшення у жовтні, що спричинило 2,2 млрд. євро, доповнені ще облігаціями на 1,5 млрд. євро у листопаді.

Також у листопаді Air Canada оголосила про вихід з уряду фінансову підтримку, виходячи з с 3,975 млрд. канадських доларів, що було не використано, оскільки авіакомпанія успішно залучила 7,1 млрд. канадських доларів за рахунок випуску 2 мільярдів канадських доларів на 4,625% забезпечення восьми років примітки, 1,2 млрд дол. США на 3,875% старше п'яти років забезпечені нотами, а також 2,3 млрд. дол. США строкова позика В з терміном погашення до 2028 року та 600 мільйонів доларів США відновлюваний кредит з терміном погашення до 2025 року.

Авіакомпанії інвестиційного рівня мають продовжити виходити на ринок облігацій. У першому кварталі 2021 р. easyJet залучила 1,2 мільярда фунтів стерлінгів у рамках програми Euro Medium Термін нота (EMTN) семирічний випуск облігацій з купоном 1,875%.

Облігація була перевищена в п'ять разів і за конкурентоспроможною ціною на той час. Використання успіху свого суперника і на фоні покращення фінансування.

У результаті Ryanair також пішов в облігації на ринках у травні 2021 року, залучивши 1,2 млрд. євро шляхом видачі п'ятирічної більш незабезпеченої облігації за ціною рекордно низькою 0,875 %. Ціноутворення значно посилювалось від

початкової ціни розмова встановлюється приблизно в середині своїх +150 біт/с спина стрімкого попиту. Чотирикратний перепідписка з високою якістю рахунків та кількох тризначних замовлень дозволили знизити ціни значно без втрат замовлень.

Пізніше в цьому році також був запущений easyJet видачу прав і водночас підтвердив ринку, що він мав відмовив у незапрошеному попередньому підхід до поглинання у конкурента Wizz Air, який він на той час описав як «низький преміум і дуже умовний allshare транзакції», яка була «обережно оцінено, а потім одногolosно відхилено». Струшування з поглинання підходу, easyJet вдалося підняти 1,2 мільярда фунтів стерлінгів у повністю забезпечених правах питання, поряд із підписанням зобов'язань для нового чотирирічного більш забезпеченого відновлюваного кредиту у розмірі 400 млн. дол. США, який мав можливість продовження на два роки що залежало від успіху питання прав.

Перервана спроба поглинання закінчилася нічиєю увагу головного суперника Ryanair Майкл О'Лірі, який прокоментував на час, який він вважав суперниками Wizz Air і easyJet потрібно об'єднати або ризикує бути захопленим більшим прапорносців, які він очікує придбати менші конкуренти в міру розвитку галузі до консолідації. «І easyJet, і Wizz також будуть потрібно виїняти або . . . зливатися разом».

Хоча лізинговий сектор бачив більше консолідації в 2021 році і далі 2022 року консолідація авіакомпаній не відбулася потрапивши у заголовки за останній рік, за винятком того, що IAG скасував його придбання Air Europa через регуляторні проблеми [36].

У цьому сумнівається один авіа банкір буде будь-якою діяльністю M&A в авіакомпанії ринку «поки криза COVID-19несе надто багато невизначеності повітряний рух».

Wizz Air показала хороші результати протягом всієї кризи і навіть запущена нова авіакомпанія Wizz Air Abu Dhabi у 2021 р. Авіакомпанія продовжує літати від сили до сили і її найбільше. Недавній випуск облігацій демонструє цей резонанс з інвесторами.

Останній випуск від Wizz Air – рейтинг BBB- Fitch і Baa Moody's – банкноти на суму 500 мільйонів євро до 2026 року, виконано в межах євро

Середньострокова програма нотаток, ціналише за 1,00% 19 січня 2021 року. Wizz Air має намір використати виручку для оплати спочатку зменшити свій державний борг, погасивши SSFF на суму 300 мільйонів фунтів стерлінгів у лютому 2022. Пропозиція, організована спільно з букраннерами, Barclays, BNP Paribas, Citigroup і JPMorgan, було кілька разів перевищено передплату.

У січні 2021 року Wizz Air мала успішно відкрили компанію первинних ринків з його відкриттям випуск 500 млн євро 1,350% три роки зв'язок. Ця пропозиція також була значно переповнена підписка, приваблює книга замовлень майже на 2 млрд євро, що дозволив авіакомпанії встановити ціну за прибутковістю 1,350 % (досягнення затягування 40 біт/свід ППТ). Це було вперше еталонна пропозиція від ЦСЄ емітент авіакомпанії.

В Азії авіакомпанії також продовжували використовувати ринки облігацій з обома Singapore Airlines (SIA) і Cathay Pacific випускаючи доларові облігації вперше. У січні 2021 року SIA успішно зібрав 500 мільйонів доларів США через свій перший випуск облігацій, номінованих у доларах США.

Видача була перевищена з кінцевим попитом більше ніж 2,85 мільярда доларів США. Ціна на п'ятирічні облігації з річним купоном 3,0%. Сінгапурські авіалінії підняли приблизно 13,3 млрд. сингапурських доларів додатково ліквідність у 2020-2021 фінансовому році, включаючи 8,8 мільярдів сингапурських доларів від випуску прав, 2 мільярди сингапурських доларів від забезпеченого фінансування, 850 мільйонів сингапурських доларів через випуск конвертованих облігацій, інший 500 мільйонів сингапурських доларів через приватне розміщення нові 10-річні облігації та більше 500 мільйонів сингапурських доларів через нові фіксовані лінії кредиту та короткострокового незабезпеченого позика. Авіакомпанія наближається до 2022 року повідомили, що готуються до видачі нового

Облігації в доларах США з метою підвищення від 500 до 750 мільйонів доларів США. Величезний масштаб фінансування авіакомпаніями в період пандемії

продовжує бути значущим – із також багато питань, про які слід згадати в межі цього звіту [50].

Надзвичайне фінансування, зібране у 2020 році було рефінансовано за нижчими ставками у 2021 році з більш керованими тенорами. Але борговий тягар залишається значним і якщо процентні ставки зростуть – як є широко передбачається зробити – цей тягар може ще більше збільшитися в міру авіа перельотів попит і доходи залишаються депресивними.

Більш нагальною проблемою є збільшення відсутність роботи через COVID-19 вимоги щодо хвороби та ізоляції. Більшість авіакомпаній також зараз страждають від гострої нестача робочої сили, як продемонстровано через скасування сотень рейсів Перевізники США у святковий період.

Дані Cirium показують, що між 24 грудня 2021 р. та 3 січня 2021 р. У 2022 році було скасовано близько 59 240 рейсів авіакомпаній які боролися з оперативним проблеми навколо сплеску Omicron. Це призвело до більшості грудневих скасувань за минуле десятиліття – у шість разів більше, ніж у 2019 році і в два з половиною рази більше, ніж у 2020 році.

Загалом було скасовано 20 500 рейсів тільки перші три дні нового року. Скасування рейсів великою четвіркою США авіакомпаній – American Airlines, Delta AirLines, Southwest Airlines і United За цей період кількість авіакомпаній зросла до 7040[50].

Програми підтримки зарплати спочатку допомогли авіакомпанії зберегти персонал на зарплаті але авіакомпанії все одно скоротили кількість своїх співробітників. Коли попит повертається, авіакомпанії намагаються прийняти на роботу в масштабах, але пов'язані з COVID хвороби та правила самоізоляції - постійний виклик для авіакомпаній та інших компанії, продовжується поточний варіант швидко поширюватися. Багато авіакомпаній в січні оголосили про скорочення їх графіків на 10-20%, в окремих випадках вони працюють за більш гнучким графіком доки велика частка персоналу знаходиться на лікарняному.

Однією з головних тенденцій протягом періоду пандемії для авіакомпаній було раціоналізувати свої флоти. Користуючись перевагами примусового

заземлення у 2020 році і скорочення потужності до 2021 р., авіакомпанії скористалися можливістю вийти на пенсію старіший тип літака, можливо, раніше ніж планується, а потім орендує нові літаки або вносять зміни до існуючих наказів для забезпечення поставки літаків нової техніки, які потім часто фінансуються в результаті зворотного продажу ринку. З огляду на продовження зосередитися на екологічних проблемах і деяке державне фінансування, що має вуглець цілі скорочення викидів записані в контракти, всі авіакомпанії переїжджають до більш економічного парку, який включає перехід до нового покоління літаків, а також інвестування в бренд нові технології, такі як електричні літаки на даний момент розвитку

Багато авіакомпаній, зокрема в США, досягли кінця свого повторного скорочення програми, які були проведені успішно пережити пандемію, користуючись готовими доступність фінансування як з ринків капіталу та від лізингодавців.

Як зазначив на панелі один казначей авіакомпанії for Airline Economics Growth Frontiers Дублінська віртуальна конференція 17 січня 2021, зустрічні вітри, зазначені вище різновиди «проблеми високого класу» традиційно перед авіакомпаніями та з «проблем пандемії 15 місяців тому, щоб увімкнути світло».

Аналіз ринку показує, що після, потужного 2017, початок 2018 показав ознаки пом'якшення росту. Пізніші дані показали, що ринок уповільнився зростання до безперервного зниження, як Cargo Тонно-кілометри (СТК) падав майже щомісяця в за другу половину 2018 року та за весь 2019 рік.

Тоді як СТК різко впали на початку пандемії у березні та квітні У 2020 році вантажний сектор був потужним відродженням кожного місяця відтоді. Щомісячно Рівні СТК у 2021 році були вищими за 2019 рік. Дохід від авіаперевезень склав надзвичайно важливо для всіх авіакомпаній із загальним доходом від збільшення вантажів до 35,0% у 2020 році і 37,0% у 2021 році, за даними ІАТА. Останні місячні дані ІАТА показують, що глобальний попит, виміряний у СТК зросли на 3,7% у листопаді 2021 року порівняно з 2019 р. (4,2% для міжнародної операції). Це було значно нижче ніж зростання на 8,2% у жовтні 2021 (9,2% для міжнародних

операцій) і в попередні місяці. Завантаження були на 7,6 % нижче листопада 2019 року (7,9% за міжнародні операції. Порівняно з жовтнем майже без змін. Завантаженість залишається обмеженою на ключових вузлах.

Незважаючи на пом'якшення попиту, IATA підтримує такі економічні умови продовжувати підтримувати зростання авіавантажних перевезень, хоча наразі цифри показують на збої в ланцюжку поставок. «Зростання авіаційних вантажів скоротилося вдвічі.

Листопад порівняно з жовтнем через порушення ланцюга поставок. Всі економічні показники вказували на високий попит, але тиск дефіциту робочої сили та обмеження в логістичній системі несподівано призвело до втрати зростання можливості. Виробники не змогли отримати життєво необхідні товари туди, де вони були потрібні, в т.ч ЗІЗ. Уряди повинні діяти швидко щоб зменшити тиск на глобальні пропозиції ланцюгів перед тим, як назавжди вм'ятини форму економічного відновлення від COVID-19».

Традиційно вантажний ринок був надзвичайно мінливим простором, під впливом економічних потрясінь навколишнього світу. Після двох років зростання, світ авіації відчайдушно хоче знати якщо це зростання зараз стабільне і зростання продовжиться навіть як пасажир ринок відновлюється, відкриваючи червний вантаж простір ще раз.

2.2. Аналіз діяльності світових авіа лідерів

Skytrax щороку називає краще авіакомпанії, враховуючи найдрібніші нюанси: від бізнес-лаунджів та зручності сидінь, до бортового кейтерингу у різних класах та рівня компетенції персоналу. Нове дослідження на номінацію Skytrax World Airline Awards компанія проводила з вересня 2019 по липень 2021, пропонуючи мандрівникам заповнити традиційний великий опитувальник, до якого увійшли 350 світових авіаперевізників. Представники компанії зазначили, що, порівняно з рейтингом 2019 року, деякі перевізники втратили свої позиції. А інші навпаки зміцнили, але основні «гравці» все одно залишилися на своїх почесних місцях [51].

Ось як виглядає повний список найкращих авіакомпаній світу у 2021 році:

1. Qatar Airways
2. Singapore Airlines
3. ANA All Nippon Airways
4. Emirates
5. Japan Airlines
6. Cathay Pacific
7. EVA Air
8. Qantas Airways
9. Hainan Airlines
10. AirFrance

Номінацію «Найкраща авіакомпанія» взяла Qatar Airways. До речі, минулого року цей перевізник зайняв перше місце ще в одному рейтингу – Airline Ratings. Першість у списку Skytrax дістається Qatar Airways вже вшосте. Цього року компанія перемогла і в інших номінаціях: «Найкращий бізнес-клас», «Найкращі сидіння у бізнес-класі», «Найкраща авіакомпанія на Близькому Сході», «Найкраща зала очікування пасажирів бізнес-класу» та «Найкращий кейтеринг на борту»[39].

Срібло відійшло до Singapore Airlines, а бронзу здобули All Nippon Airways. Singapore Airlines не просто опинилися на міцній другій позиції, але ще й перемогли в номінаціях «Найкраща авіакомпанія в Азії», «Найкращий екіпаж», «Найкращий перший клас», «Найкращі сидіння в першому класі» та «Найкращий бортовий кейтеринг в економ-класі». А All Nippon Airways тепер може похвалитися найчистішими салонами, найкращою якістю послуг в аеропорту, найкращим персоналом компанії в Азії та найкращим лаунджем першого класу в Азії.

Завершують ТОП-5 авіаперевізники Emirates та Japan Airlines. Хоча у 2019 році Japan Airlines не увійшла навіть до ТОП-10, цього року їй вдалося зайняти останнє місце у п'ятірці найкращих. А ось Lufthansa та Thai Airways, що займали 9 та 10 рядки, втратили позиції, впавши до 13 та 23 відповідно.

Skytrax присудили Air France звання «Найкращої авіакомпанії Європи». Цікаво, що французький національний авіаперевізник став єдиною європейською лінією, що прорвалася до загального ТОП-10.

Цього року до списків потрапили і лоукост-перевізники: сінгапурську бюджетну авіакомпанію Scoot визнали «Найкращою лоукост-авіакомпанією, що здійснює перельоти на тривалі дистанції», а іспанський Vueling Airlines став найкращим лоукостом Європи, обігнавши EasyJet.

Авіакомпанії Азіатсько-Тихоокеанського регіону також зменшили кількість перевезених пасажирів [38].

1. Азіатсько-Тихоокеанський регіон займає перше місце з перевезення авіапасажирів із часткою на ринку 36,3% (1,5 мільярда авіапасажирів).

2. Частка Європи у своїй становила 26.3% і посіла 2 місце.

3. Північна Америка перевезла на 3% більше пасажирів порівняно з минулим роком, а також зайняла 3 місце з часткою на ринку 23%.

Найбільші авіакомпанії світу за кількістю пройденої відстані за кілометри: American Airlines (понад 320 млн.); Delta AirLines (понад 315 млн.); United Airlines (понад 310 млн.).

Лідери за вартістю бренду цього року:

1. Delta –10 млрд дол. США.

2. American Airlines - 9,5 млрд дол. США.

3. United – 8,4 млрд дол. США.

Бюджетні авіакомпанії здійснюють експлуатацію вузькофюзеляжних повітряних суден в одну класову компоновку, з метою збільшення корисного простору повітряного судна та мінімізації витрат на обслуговування. Місткість лайнерів бюджетних авіакомпаній від 150 до 235 пасажирів. Маршрутна мережа перевізників сконцентрована на виконанні рейсів малої та середньої протяжності, що дозволяють повітряному судну здійснювати за добу до 10-12 рейсів, перевозячи до 1200 пасажирів. За підсумками діяльності за 2019 рік рекордсменом з експлуатаційної ефективності парку повітряних суден стала угорська бюджетна авіакомпанія Wizz Air, яка на одному лайнері в середньому за рік перевезла близько

360 тисяч пасажирів. Це на сьогоднішній день найвищим результатом і перевершує показники експлуатаційної ефективності класичних авіакомпаній [39].

У структурі маршрутної мережі регіональних аеропортів Європи домінуюче становище займають бюджетні авіакомпанії. Частка пасажиропотоку цих перевізників у структурі регіональних аеропортів Франції, Італії та Іспанії становить від 50 до 80%. Феноменальним явищем історія розвитку ринку пасажирських авіаперевезень є створення регіональних аеропортів, які здійснюють співпрацю лише з бюджетними авіакомпаніями. Так, французькі регіональні аеропорти Безьє та Каркасон, обслуговують регулярні рейси європейських лоукост авіакомпаній. Аеропорт Безьє [41] обслуговує 8 напрямків ірландської бюджетної авіакомпанії «Ryanair», а аеропорт Каркасон 8 напрямів «Ryanair» та 1 напрямком іспанської бюджетної авіакомпанії «Volotea» [45]. Концепція створення регіональних лоукост – аеропортів, в умовах розвитку сегменту бюджетних авіаперевезень, за оцінками європейських експертів має високі перспективи розвитку. Вартість обслуговування пасажирів та повітряних суден у лоукост аеропортах значно нижча за вартість обслуговування у столичних та великих регіональних аеропортах.

Важливою складовою розширення сегмента бюджетних авіаперевезень у структурі ринку є розвиток національного туристичного сектора країн ЄС. П'ять країн Європи входять до ТОП-10 найбільш відвідуваних країн світу. Так, за підсумками докризового 2019 року Францію відвідало понад 90 млн. туристів, Іспанію – 83,8 млн туристів, в Італії побувало 64,6 млн туристів, у Німеччині 39,4 млн туристів, а у Великій Британії 36,9 млн туристів [36].

Найбільшими європейськими бюджетними авіакомпаніями є: «Ryanair» (Ірландія), «easyJet» (Великобританія), «Vueling» (Іспанія), «Wizz Air» (Угорщина), «Volotea» (Італія). Важливо відзначити, що до структури європейського ринку пасажирських авіаперевезень, згідно зі світовою класифікацією, входить сукупний пасажиропотік країн Європейського Союзу, Швейцарії, Великобританії, а також країн Скандинавського півострова, які не входять до ЄС (рис. 2.2.):

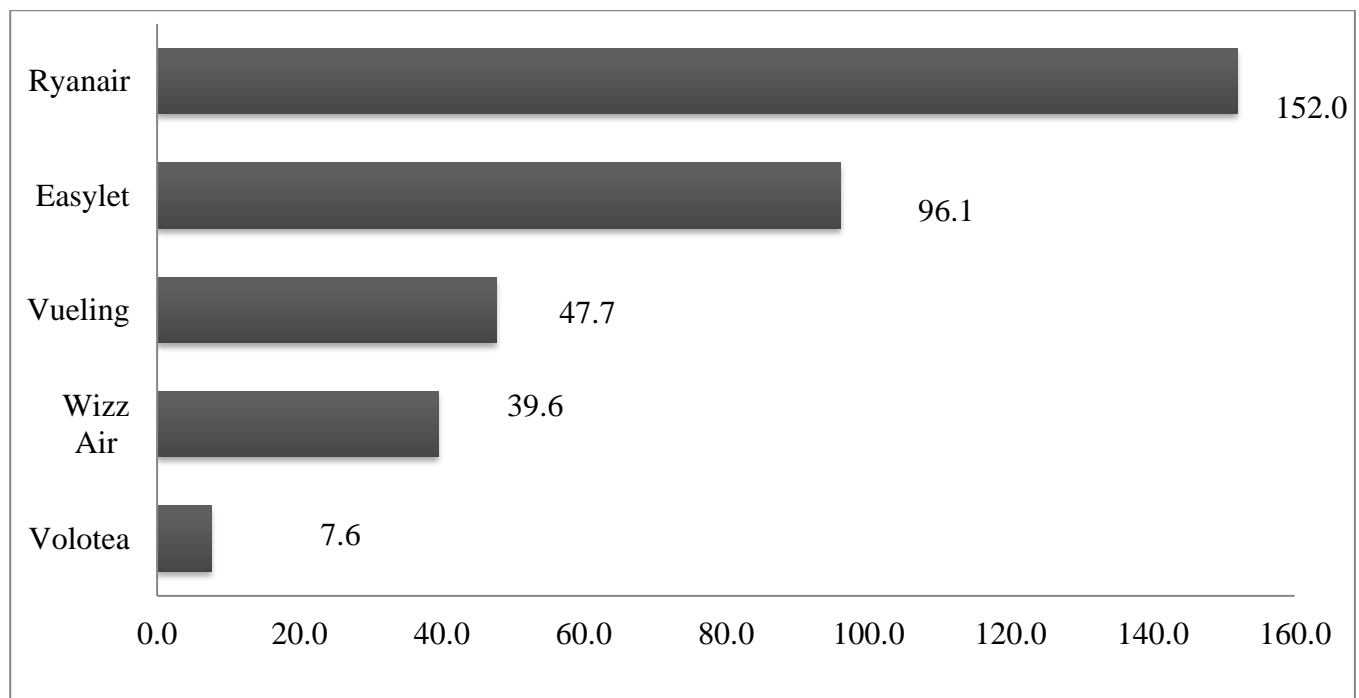


Рис. 2.2. Пасажиропотік провідних європейських бюджетних авіакомпаній за підсумками за 2019 р., млн. пас.

Джерело: Аналіз маркетингової стратегії британської бюджетної авіакомпанії «EASY JET» в умовах макроекономічної кризи 2020-2021 РР. URL: <https://vael.ru/ru/article/view?id=1676>.

Британська бюджетна авіакомпанія «easyJet» посідає друге місце у списку найбільших бюджетних авіакомпаній Європи, поступаючись лише ірландській бюджетній авіакомпанії «Ryanair». Слід зазначити, що посилення позицій «easyJet» на ринку відбувалося в період з 2009 р. по 2015 р., коли авіакомпанія розширила парк повітряних суден завдяки укладеній у кризовий 2008 рік угоді з європейською авіабудівельною корпорацією «Airbus SE». Згідно з цим документом, авіакомпанія придбала з дисконтом понад 50 лайнерів Airbus A-319-100. Цей контракт став найбільшим в історії Airbus SE і став фундаментальною обставиною успішного подолання кризи галузі цивільного літакобудування. Airbus SE на території Європи має два виробничі майданчики: складання широкофюзеляжних лайнерів відбувається на заводі в м. Тулуза (Франція), а складання вузькофюзеляжних лайнерів на заводі у м. Гамбург (Німеччина). «easyJet» довів економічну ефективність експлуатації лайнерів Airbus A-319-100, і надалі лайнери даної моделі

були придбані іспанськими бюджетними авіакомпаніями «Vueling» і «Volotea» (рис. 2.3.):

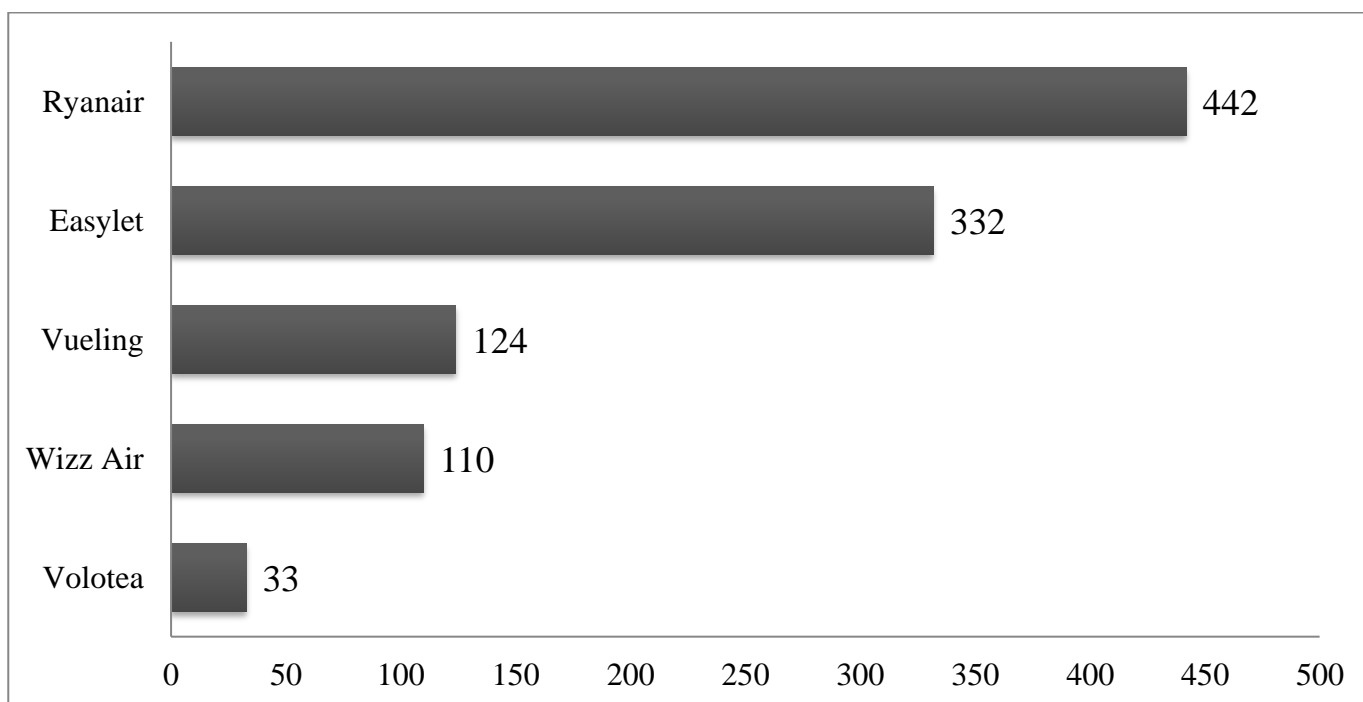


Рис. 2.3. Кількість повітряних суден у парках провідних європейських бюджетних авіакомпаній за станом на лютий 2021 р., од.

Примітка. Побудовано автором за даними Аналізу маркетингової стратегії британської бюджетної авіакомпанії «EASY JET» в умовах макроекономічної кризи 2020-2021 РР.

Розглянемо парк повітряних суден британської бюджетної авіакомпанії «easyJet» станом на лютий 2021 (див. Табл. 2.1):

Середній вік парку повітряних суден, за даними сервісу «SAMOLETS», станом на лютий 2021 становить 7,9 років [9]. Європейські бюджетні авіакомпанії мають нижчий показник середнього віку парку повітряних суден (до 10 років), тоді як цей показник у класичних європейських авіакомпаній становить від 10 до 15 років. Нерідким випадком є експлуатація повітряних суден віком від 20 до 25 років, що збільшує витрати авіакомпаній обслуговування повітряних суден.

Флот авіакомпанії easyJet (Великобританія) станом на лютий 2021

Модель	Кількість, од.	Країна виробництва	Процентне співвідношення, %
Airbus A-319-100	126	Європейський Союз	100
Airbus A-320-200	168	Європейський Союз	
Airbus A-320 neo	31	Європейський Союз	
Airbus A-321 neo	7	Європейський Союз	
Разом	332	Європейський Союз	100

Примітка. Складено автором за даними Зовнішня торгівля України. Статистичний збірник, 2020. 166 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/06/Zov_torg.pdf.

Британська бюджетна авіакомпанія «easyJet» займає другу позицію щодо кількості повітряних суден серед бюджетних авіакомпаній Європи. Найближчий конкурент, авіакомпанія «Ryanair», є моноексплуатантом, у парку якого лише лайнери Boeing-737-800 (найбільший у світі експлуатант лайнерів даної моделі у сегменті бюджетних авіаперевезень). Важливо відзначити, що «easyJet» у 2018-2019 рр. почав поповнювати парк за рахунок лайнерів Airbus A-321 neo місткістю 235 пасажирів. Дана модель лайнера є однією з найсучасніших та містких моделей, що експлуатують бюджетні авіакомпанії. Лайнер Boeing 737-800 «Ryanair» має місткість 189 пасажирів. Таким чином, «easyJet», купуючи Airbus A-321 neo, збільшує провізні потужності.

Слід зазначити, що сегмент авіаперевезень є регіональним. Незалежно від держави – реєстрації авіакомпанії бюджетні авіаперевізники мають рівний доступ до ринку в об'єднаному повітряному європейському просторі. «easyJet» виконує рейси з Великобританії до країн Європи, а також усередині європейських рейсів (наприклад, з Франції до Італії, з Іспанії до Німеччини тощо). Проводячи аналіз маркетингової стратегії бюджетних авіакомпаній важливо враховувати роль і на

структуру регіональних аеропортів провідних європейських держав. Франція, Італія та Іспанія мають найбільш розгалужену мережу регіональних аеропортів (більше 30 регіональних аеропортів, що обслуговують регулярні пасажирські рейси). Окрім цього ці країни, як було зазначено вище, є лідерами туристичного ринку Європи та організовані подорожі.

Пандемія COVID-19 стала причиною зниження пасажиропотоку в 2020 році більш ніж на 60% на європейському ринку пасажирських авіаперевезень [13]. Це є найгіршим показником в історії розвитку цивільної авіації та ринку пасажирських авіаперевезень. Так, пасажиропотік аеропорту м. Женева (Швейцарія) зрівнявся з показником 1945 року, при тому, що це місто є важливим фінансовим та політичним центром Європи.

Другий за величиною аеропорт Франції – Орлі (м. Париж) протягом двох місяців 2020 року (квітень-травень) здійснював обслуговування лише репатріаційних рейсів. Низка регіональних аеропортів Франції, Італії та Іспанії та інших європейських країн тимчасово призупинила свою діяльність. Тимчасові заборонні та обмежувальні заходи на виконання міжнародного регулярного авіасполучення були введені у березні-квітні 2020 року та тривали до кінця року. Провідні національні авіатранспортні вузли: Хітроу (Лондон), Шарль де Голь (Париж), Фьюмічіно (Рим), Схіпхол (Амстердам), Барахас (Мадрид), Швехат (Відень), Франкфурт-на-Майні (Німеччина) обслуговували обмежену кількість міжнародних рейсів. Також слід зазначити, що в цей складний період часу всередині європейське регіональне авіасполучення, яке обслуговує переважно бюджетні авіаперевізники, стало єдиним можливим способом переміщення пасажирів і комерційного вантажу.

Представимо дані про кількість аеропортів базування станом на лютий 2021 р. провідних європейських бюджетних авіакомпаній на території Франції, Італії, Іспанії. На рис. 2.4. можна побачити дані по кількості аеропортів базування провідних європейських авіакомпаній на території Франції.

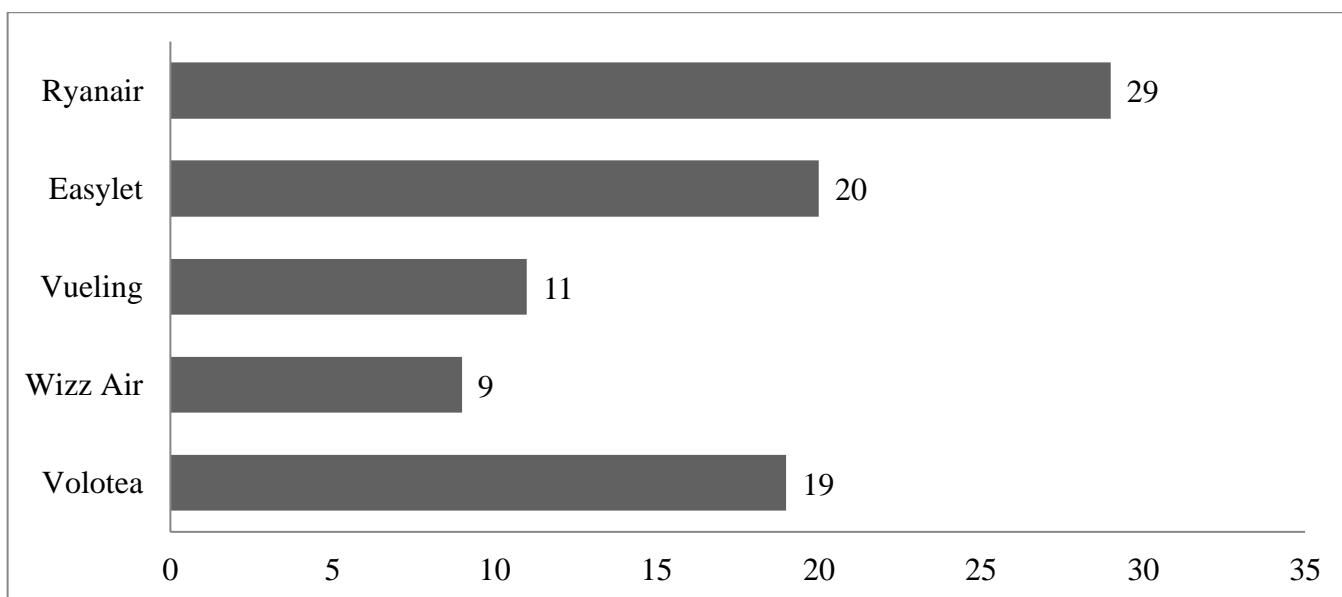


Рис. 2.4. Кількість аеропортів базування провідних європейських авіакомпаній на території Франції станом на лютий 2021 р., од.

Джерело: Аналіз маркетингової стратегії британської бюджетної авіакомпанії «EASY JET» в умовах макроекономічної кризи 2020-2021 РР. URL: <https://vae1.ru/ru/article/view?id=1676>

На рис. 2.5. зображено дані по кількості аеропортів базування провідних європейських авіакомпаній на території Італії.

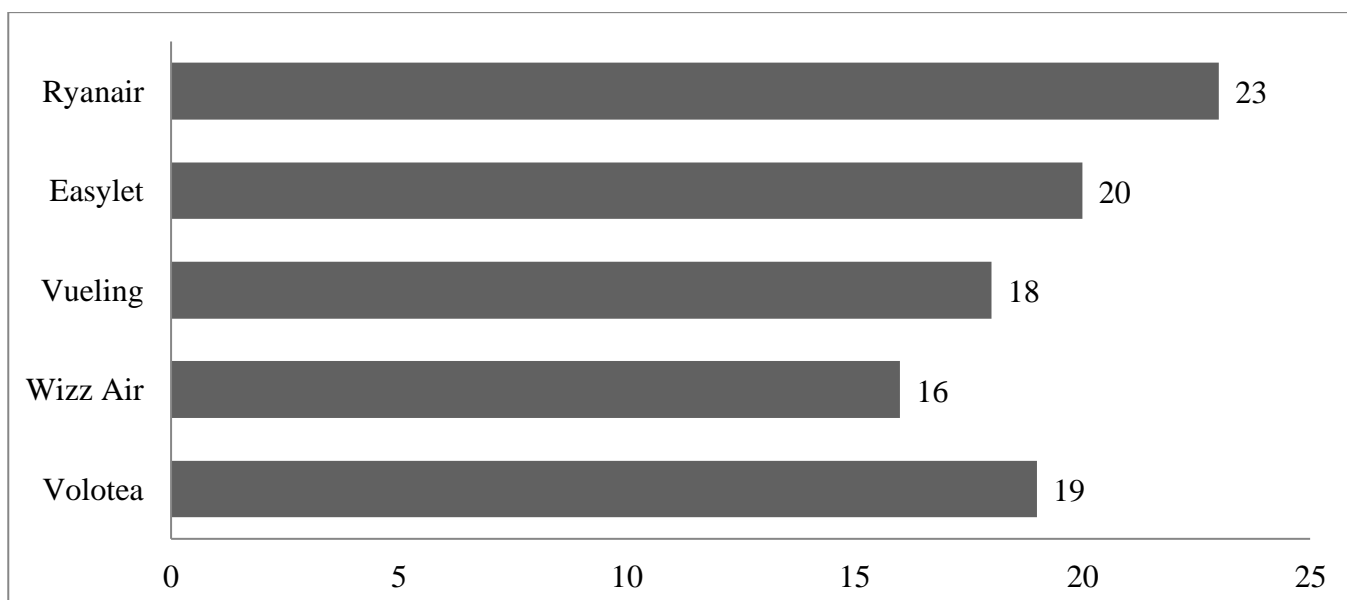


Рис. 2.5. Кількість аеропортів базування провідних європейських авіакомпаній на території Італії станом на лютий 2021 р., од.

Джерело: Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1030569/airasia-number-of-passengers/> (дата звернення: 20.04.2022).

На рис. 2.6. зображено дані по кількість аеропортів базування провідних європейських авіакомпаній на території Іспанії станом на лютий 2021 р.

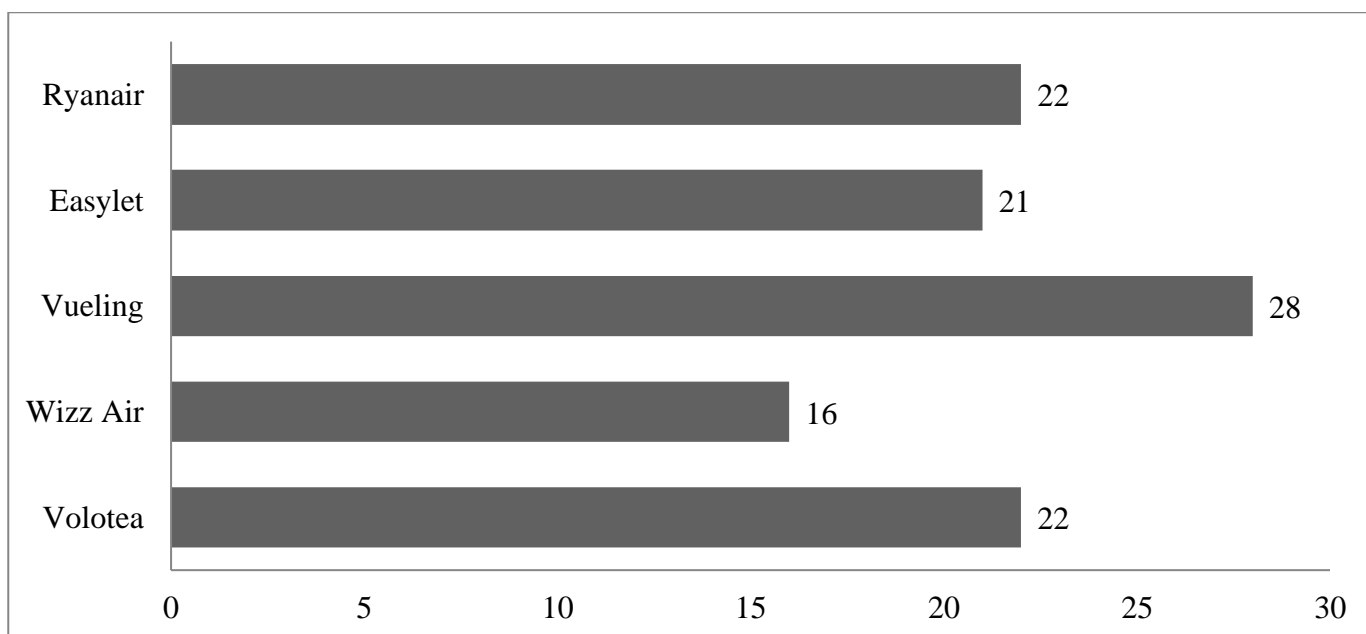


Рис. 2.6. Кількість аеропортів базування провідних європейських авіакомпаній на території Іспанії станом на лютий 2021 р., од.

Джерело: Аналіз маркетингової стратегії британської бюджетної авіакомпанії «EASY JET» в умовах макроекономічної кризи 2020-2021 РР. URL: <https://vael.ru/ru/article/view?id=1676>.

Аеропорти базування – це аеропорти біля держави, у тому числі бюджетні авіакомпанії виконують регулярні рейси.

Для детальнішого аналізу розглянемо маршрутну мережу британської бюджетної авіакомпанії «easyJet» за станом 2020 рік (див. Табл. 2.2).

З представленої таблиці ми бачимо, що «easyJet» має розгалужену маршрутну мережу, що охоплює 159 аеропортів та високий рівень присутності на ринках Франції, Італії та Іспанії – країн – ключових гравців у структурі європейського ринку. Її найближчими конкурентами є ірландська «Ryanair» та іспанські «Vueling» та «Volotea». У докризовому 2019 році «easyJet» перевершував ці дві іспанські бюджетні авіакомпанії як по пасажиропотоку, так і за кількістю повітряних суден у парку.

Маршрутна мережа і кількість аеропортів авіакомпанії «Easy Jet»,
що використовуються, станом на 2020 р.

Держава	Кількість використовуваних аеропортів
Іспанія	21
Франція	20
Італія	20
Великобританія	18
Греція	14
Німеччина	13
Австрія	5
Хорватія	4
Туреччина	4
Польща	4
Швейцарія	3
Єгипет	3
Кіпр	2
Данія	2
Болгарія	2
1 експлуатований аеропорт: Естонія, Чехія, Чорногорія, Словенія, Сербія, Норвегія, Нідерланди, Мальта, Косово, Ісландія, Йорданія, Ізраїль, Угорщина, Бельгія, Албанія.	
Всього: авіакомпанія здійснює рейси з 159 аеропортів	

Примітка. Складено автором за даними Зовнішня торгівля України. Статистичний збірник, 2020. 166 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/06/Zov_torg.pdf.

Основний конкурент «easyJet» - ірландська авіакомпанія «Ryanair» у грудні 2020 року анонсувала придбання 75 одиниць Boeing 737 MAX у американської авіабудівної корпорації «Boeing», уклавши з нею найбільший контракт у тому ж році [54]. У разі успішної реалізації цього контракту, у період до 2025 року флот Ryanair збільшиться на 16,97 %, що дозволить авіакомпанії значно розширити

маршрутну мережу або збільшити авіаційний трафік за найбільш завантаженими напрямками.

Виручка авіакомпанії «Ryanair» за підсумками 2020 року скоротилася на 80%, прогнозований збиток перевищив 1 млрд євро, виручка «easyJet» скоротилася на 88% [55]. Керівництво «easyJet» вдалось до механізму підвищення ліквідності активів за рахунок залучення позик на зовнішньому ринку під гарантії Уряду Великої Британії. Проте менеджмент компанії змінив терміни розширення парку за погодженням з Airbus SE: у 2021 році парк повітряних суден «easyJet» залишається на рівні 2020 року, подальше отримання лайнерів Airbus A-321 нею відбудеться не раніше 2022 року. При цьому Ryanair планує отримати до кінця 2021 року до 25 лайнерів Boeing 737 MAX. Таким чином, у 2021 році відбудеться відставання «easyJet» від «Ryanair» за обсягом перевізних потужностей.

Уряди європейських держав мають намір надати фінансову підтримку авіаперевізникам, однак загальні збитки від пандемії можна буде оцінити лише після зняття всіх тимчасово введених заборонних та обмежувальних заходів.

Авіакомпанія «Ryanair» почала проводити агресивну маркетингову стратегію, пропонуючи своїм пасажиром авіаквитки за основними напрямками (до 1000 км) вартістю від 9,99 євро [56]. Аналогічну маркетингову стратегію проводила і іспанська бюджетна авіакомпанія «Volotea» у період із грудня 2020 до лютого 2021 рр. з базовою вартістю авіаквитків у 9 євро [57]. Це дозволило авіакомпанії розпродати авіаквитки на період із січня по квітень 2021 р. Структурною особливістю побудови маршрутної мережі «Volotea» є висока частка рейсів, що виконуються з періодичністю від 1 до 4 разів на тиждень. Тому авіакомпанія «Volotea», що має парк 33 од., базується в 89 аеропортах.

Іспанська бюджетна авіакомпанія «Volotea» у середині 2020 року уклала угоду з європейською авіабудівною корпорацією «Airbus SE» на придбання 3 од. Airbus A-319-100. Метою придбання стала політика авіакомпанії, спрямовану посилення позицій у структурі маршрутної мережі італійських регіональних аеропортів. Прикладом такого посилення може бути маршрутна мережа аеропорту

м. Генуя (Італія), де «Volotea» займає понад 80% у структурі маршрутної мережі, виконуючи регулярні рейси за 20 напрямками.

З метою визначення маркетингової стратегії британської бюджетної авіакомпанії «easyJet» було здійснено запит вартості авіаквитків за рядом основних напрямів на 22 липня 2020 року та повторний запит вартості авіаквитків на 2 лютого 2021 року (див. Табл. 2.3).

У липні 2020 року передбачалося зняття обмежень на виконання міжнародних авіасполучень у період з вересня до жовтня 2020 року. Однак з огляду на поширення COVID-19 та виявлення нових мутацій вірусу на території Великобританії та у низці європейських країн, станом на лютий 2021 року діє значна кількість введених раніше обмежень. Передбачуване послаблення чинних обмежень можливе не раніше березня 2021 року. Обмеження стосуються виконання регулярних авіасполучення між Великобританією, ЄС та низкою країн Африки.

У липні 2020 року передбачалося зняття обмежень на виконання міжнародних авіасполучень у період з вересня до жовтня 2020 року. Однак з огляду на поширення COVID-19 та виявлення нових мутацій вірусу на території Великобританії та у низці європейських країн, станом на лютий 2021 року діє значна кількість введених раніше обмежень. Передбачуване послаблення чинних обмежень можливе не раніше березня 2021 року. Обмеження стосуються виконання регулярних авіасполучення між Великобританією, ЄС та низкою країн Африки.

На відміну від ірландської бюджетної авіакомпанії «Ryanair» та іспанської бюджетної авіакомпанії «Volotea», які проводили та проводять розпродаж авіаквитків за ціною від 9,99 та від 9 євро відповідно, авіакомпанія «easyJet» підвищила вартість авіаквитків за основними напрямками в середньому на 25% - 35%. По ряду напрямків з Бордо, Ніцци, Цюриха «easyJet» конкурує з «Ryanair» та іспанськими бюджетними авіакомпаніями, а по ряду напрямків з Лондона компанія є монополістом у бюджетному сегменті, конкуруючи лише з національною класичною авіакомпанією «British Airways», вартість авіаквитків якої перевищує тарифи «EasyJet» більш ніж на 100%, але включає харчування на борту повітряного судна, вибір місця і провезення реєстрованого багажу.

Таблиця 2.3

Вартість авіаквитків за основними напрямками британської бюджетної авіакомпанії «easyJet» (22.07.2020 / 02.02.2021 рр.)

Напрямок	Відстань, км.	Вартість 22.07.2020, євро.	Вартість 02.02.2021, євро.
Ніцца – Лондон	1029	25	30
Ніцца – Амстердам	980	25	30
Ніцца – Берлін	1081	23	32
Ніцца – Бордо	605	23	30
Ніцца – Женева	291	23	30
Ніцца – Рим	472	23	30
Ніцца – Нант	487	23	36
Ніцца – Лісабон	1 477	23	42
Ніцца – Тель-Авів	2 720	83	-
Бордо – Женева	541	22	32
Бордо – Берлін	1 354	22	48
Бордо – Гамбург	1 269	22	30
Бордо – Марсель	465	27	32
Берлін – Амстердам	577	22	32
Берлін – Аліканте	1906	51	-
Берлін – Барселона	1500	28	36
Цюріх – Берлін	670	35	38
Цюріх – Лісабон	1723	42	-
Цюріх – Лондон	777	35	48
Цюріх – Неаполь	855	35	42

Примітка. Складено автором на основі даних Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1030569/airasia-number-of-passengers/> (дата звернення: 20.04.2022).

Важливо відмітити, що іспанська бюджетна авіакомпанія «Vueling» входить до структури британського авіаційного холдингу «IAG», домінуюче місце в якому займає «British Airways». Бюджетні авіакомпанії «Ryanair», «easyJet», «Wizz Air», «Volotea» є відокремленими компаніями, що не входять до структури авіаційних холдингів.

Після періодів консолідації США мають фінансово сильні авіакомпанії, які мали тривалий період прибутковості безпосередньо перед пандемією і які керують великими внутрішніми мережами. Однак у результаті кризи, за оцінками IATA, авіакомпанії Північної Америки зазнають чистих збитків у 45,8 мільярдів доларів у 2020 році. Хоча міжнародні подорожі Північною Америкою скоротилися на 75% за 11 місяців до кінця листопада 2020 року, внутрішні перевезення були незначними. покращився і впав майже на 60% за той самий період, але демонструє стабільне відновлення з рекордно низького рівня квітня 2020 року.

Протягом святкового періоду наприкінці 2020 року внутрішній трафік у США був на найвищому рівні з початку пандемії, але COVID - У регіоні знову зростає 19 випадків, що призводить до постійних та посилених вимог до карантину, які обмежують поїздки. IATA очікує, що відновлення в Північній Америці в 2021 році буде швидким, завдяки наявності великих внутрішніх ринків, і, за прогнозами, прибуток покращиться до -6,8% з -41,4% у 2020 році. «Ця криза дуже відрізняється від попередніх криз для Північної Америки, оскільки американські перевізники увійшли в кризу в набагато сильнішому фінансовому стані, ніж були раніше, їхні баланси були міцнішими», – говорить Пет Ханніган, генеральний директор CDB Aviation, яка цього року розширила свій портфель за допомогою угод про зворотний лізинг з United. і WestJet.

Незважаючи на те, що всі авіакомпанії відчувають сильний фінансовий тиск, сильніші авіакомпанії з точки зору балансу та маршрутної мережі були більш успішними в доступі до додаткового капіталу. «Наразі результативність залежить від ліквідності, — каже Гері Ротшильд, керівник авіаційного підрозділу Apollo Global Management. «Авіакомпанії з сильною управлінською командою, яка може отримати доступ до ліквідності, щоб зміцнити баланси та керувати спалюванням

готівки, є сильнішими авіакомпаніями. Це ті авіакомпанії, які пройдуть через це і, ймовірно, отримають ще кращу конкурентну позицію по інший бік відновлення».

Перевізники США займають таку сильну позицію завдяки консолідації ринку після останньої кризи, що призвело до сильніших перевізників із потужним внутрішнім ринком. Багато орендодавців роблять ставку на те, що американські авіакомпанії вийдуть із цієї кризи «переможцями», хоча очікується, що всі вони значно зменшаться. «Крупні авіаперевізники США з'являться після кризи з ще більш домінуючою позицією, але, ймовірно, зменшаться в масштабах», – каже КіранКорр, глобальний керівник відділу фінансів авіації Standard Chartered. «Ми також очікуємо, що на ринках США з'явиться більше компаній-початківців»[51].

Усі авіакомпанії США залучили значні обсяги ліквідності протягом 2020 року, щоб побудувати баланси «фортеці» для забезпечення свого виживання – залучення ринків боргового та акціонерного капіталу, доступу до банківських засобів та отримання нових строкових позик, а також використання активів літаків від продажу літаків. зворотного лізингу, до монетизації схем, які часто літають, та інших альтернативних активів, від слотів/воріт/маршрутів до запчастин.

Здатність авіакомпаній виходити на ринки капіталу була суттєвим фактором виживання авіакомпаній у всьому світі, що стало можливим лише в такому масштабі завдяки втручанню уряду США з такою необхідною підтримкою для авіакомпанії. сектору (докладніше про це в Розділі 3, де детально розглядається фінансування авіації).

Канадські авіакомпанії ще не отримали суттєвої державної підтримки та відчують труднощі, особливо через те, що в країні діють одні з найбільш обмежувальних заходів щодо COVID-19, які по суті припинили більшість авіасполучення. Станом на 7 січня 2021 року уряд Канади зобов'язав пасажирів надати докази негативного результату тесту на молекулярну полімеразну ланцюгову реакцію (ПЛР) на COVID-19, зробленого протягом 72 годин до запланованого відправлення в Канаду. Також залишається в силі 14-денний карантин.

Незважаючи на значні проблеми, Air Canada вдалося збільшити значні обсяги ліквідності на ринках капіталу – як боргових, так і акціонерних, – а також

працювала над скороченням витрат готівки, скорочуючи робочі місця та скорочуючи потужності майже на 80%, з такими заходами, як виведення на пенсію певних літаків та відстрочення нових поставок. 30 вересня 2020 року Air Canada завершила третій квартал 2020 року з готівкою в розмірі 8,189 мільярда доларів. Однак у третьому кварталі 2020 року авіакомпанія зазнала операційних збитків у розмірі 785 мільйонів доларів порівняно з операційним доходом у 956 мільйонів доларів у 2019 році, оскільки загальний дохід від перевезення пасажирів впала на 88% порівняно з минулорічним показником.

Перевізники в Південній Америці найбільше постраждали від пандемії. До кризи деякі авіакомпанії вже стикалися зі складними економічними та операційними умовами, які зараз лише посилюються через натиск пандемії коронавірусу. Не дивно, що більшість випадків неплатоспроможності та реструктуризації, поданих у 2020 році, здійснюються перевізниками в регіоні, оскільки їх уряди майже не підтримують або взагалі не мають підтримки. «Одною з головних проблем авіакомпаній Латинської Америки була відсутність політичної волі вкладати гроші в авіакомпанії, щоб виручити інвесторів зі Сполучених Штатів», – зауважує один банкір.

Основні авіакомпанії Латинської Америки мають значну частку акціонерів із США. Наприклад, колумбійська авіакомпанія Avianca, яка 10 травня подала заяву про захист від банкрутства згідно з розділом 11 у Нью-Йорку, на 14,46 % належить Kingsland Holdings, яка контролюється United Airlines .

Колумбія закрила свій повітряний простір у середині березня, а більшість країн, куди літає Avianca, також були закриті для авіасполучення. У жовтні авіакомпанія отримала схвалення на фінансування боржника у володінні (DIP) на суму 2 мільярди доларів США, яке включає: 1,27 мільярдів доларів США, забезпеченого під заставу, траншу А та 722 мільйони доларів США під заставу підпорядкованої позики, частково наданої Kingsland United, які здійснюють рефінансування. їхні існуючі боргові зобов'язання. Уряд Колумбії вніс 20 % до загального фінансування DIP. Delta Air Lines є основним акціонером LATAM з 20 %

акцій, в той час як Qatar Airways володіє 10 %, компанія також котирується на Нью-Йоркській фондовій біржі.

У травні 2020 року LATAM подала заяву на захист від банкрутства згідно з розділом 11 у США після того, як пасажиропотік скоротився на 95 %, а компанія зазнала збитків у 2 мільярди доларів у першому кварталі 2020 року. Наприкінці першого кварталу 2020 року фінансовий борг LATAM становив 7,6 мільярдів доларів США. LATAM Argentina припинила свою діяльність у червні, тоді як LATAM Brazil подала заяву про банкрутство в липні. LATAM забезпечив загальне фінансування боржника (DIP) у розмірі 2,45 мільярдів доларів США, що включає: (транш А) 1,125 мільярда доларів США від Oaktree Capital Management та 175 мільйонів доларів США від Knighthood Capital; і (транш С) 750 мільйонів доларів від акціонерів Qatar Airways, Cueto Group та Eblen Group; 250 мільйонів доларів від Knighthood Capital; 150 мільйонів доларів від меншоритарних акціонерів LATAM.

Реструктуризація LATAM сколихнула ринок авіаційного фінансування, коли в рамках подання глави 11 у травні компанія відхилила сертифікати довіри до розширеного обладнання 2015-1 (ЕЕТС), закріплені за портфелем з 11 А321-200, два А350-900 і чотири 787-9. У той час цей крок був сприйнятий індустрією негативно. Тоді один банкір сказав: «Відмова LATAM від усіх літаків їхнього ЕЕТС, можливо, не допоможе залучити інвесторів у ЕЕТС за межами США.

У США жодна американська авіакомпанія не може занадто погано поводитися з інвесторами ЕЕТС, тому що це дуже важливе джерело фінансування для них». Існували занепокоєння, що цей крок може серйозно обмежити рекламу продукту ЕЕТС за межами назв американських авіакомпаній. Ці занепокоєння, можливо, були помилковими, оскільки невдовзі після цього Air Canada успішно вийшла на ринок ЕЕТС, а British Airways також успішно розмістила ЕЕТС в листопаді.

Однак обидві назви є авіакомпаніями вищого рівня та повторюваними емітентами; майбутні інавгураційні емітенти можуть мати проблеми. Fitch Ratings назвала відмову від трансакції ЕЕТС з боку LATAM як «неочікувану», але заявила, що це є «виразним показником руйнівного впливу кризи з коронавірусом на ринок

на потребу авіакомпаній у літаках, принаймні в найближчий термін». Серйозність спаду спричинила скорочення розмірів флоту, а авіакомпанії відмовилися від великих парків типів літаків, що ставить під сумнів ефективність перехресної застави в структурах ЕЕТС (це питання обговорюється далі в Розділі 2: Фінансування авіації). попереду регіон чекає тривале відновлення. Втративши 5 мільярдів доларів у 2020 році, ІАТА прогнозує, що авіаційна галузь регіону отримає чистий збиток у 3,3 мільярда доларів у 2021 році[50].

Роздроблений ринок авіакомпаній Європи вже страждав від надлишкової потужності ще до пандемії, а залежність від міжнародних подорожей та економічний спад завадить його відновленню. У 2020 році ІАТА оцінює чисті збитки регіону в 26,9 мільярдів доларів США. ІАТА прогнозує, що Європа буде найбільш постраждалим регіоном світу в 2021 році з точки зору втрат авіакомпаній, які, як очікується, становитимуть -11,9 мільярдів доларів США, а прибуток ЕВІТ знизиться до -9,5%.

За оцінками, пасажиропотік (вимірюється в РПК) цього року впав на 70%, що є найгіршим показником серед усіх регіонів, за винятком Африки (-72%) і Близького Сходу (-73%). Очікується, що зростання РПК в наступному році складе слабкі 47,5%, поступаючись аналогічним регіонам Азіатсько-Тихоокеанського регіону (50%) і Північної Америки (60,5%). ІАТА очікує подальшого погіршення доходів, перспектив роботи та економічної активності на всьому континенті. За підрахунками ІАТА, понад сім мільйонів робочих місць вже втрачено або під загрозою неминучого ризику через припинення роботи через COVID-19. «Наші прогнози на цей та наступний рік майже не є катастрофою для європейського повітряного транспорту. Прикордонні обмеження та карантинні заходи зупинили попит, і регіон постраждав навіть гірше, ніж більшість інших частин світу. Є оптимізм щодо вакцини, але, як показує наш прогноз на наступний рік, навряд чи це прийде вчасно, щоб запобігти втраті сотень тисяч нових робочих місць у галузі, якщо уряди не вживуть негайних заходів», — сказав Рафаель Шварцман, регіональний віце-президент ІАТА з Європа в грудні 2020 року.

Вплив обмежень на поїздки та карантину на поїздки призвів до того, що бронювання в межах ЄС залишаються депресивними і на 81% менше за період до 10 січня 2021 року порівняно зі звичайною кривою. Збої авіакомпаній в Європі на сьогоднішній день були слабкішими авіакомпаніями, які впали в кризу. Flybe був ранньою жертвою і припинив свою діяльність у лютому. Virgin Atlantic Airways (VAA) у липні вступила в процес приватної рекапіталізації та в серпні подала заяву про захист від банкрутства згідно з розділом 15 у США.

Пакет рефінансування близько 1,2 млрд фунтів стерлінгів, який було остаточно затверджено у вересні 2020 року, включав 600 млн фунтів стерлінгів від акціонерів (у тому числі 200 млн фунтів стерлінгів від Virgin Group), відстрочення близько 400 млн фунтів стерлінгів від відстрочок і звільнень акціонерів, економію коштів на суму близько 400 млн фунтів стерлінгів. 280 млн фунтів стерлінгів на рік і близько 880 млн фунтів стерлінгів на перефазування та фінансування поставок літаків протягом наступних п'яти років. Новий партнер Davidson Kempner Capital Management, глобальна фірма з управління інституційними інвестиціями, надала 170 млн фунтів стерлінгів забезпеченого фінансування. Кредитори підтримали авіакомпанію відстрочкою на суму понад 450 мільйонів фунтів стерлінгів.

2.3. Аналіз впливу на світовий ринок авіаційних послуг під час пандемії

Авіаційна галузь є невід'ємною складовою транспорту промисловості і має велике значення для всіх країн. Однак, пандемія COVID-19 стала причиною поточного спаду в країні промисловість і повітряний рух сприймається як потенційний шлях доведення захворювання в інші регіони. Ця галузь має дуже мало варіантів продовжувати операції під час такого колапсу. Виник шок призвело до того, що вона пройшла через фазу економічної вразливості (Dubeet ін., 2021) [51].

Відбувся перебіг важливих подій визначив боротьбу з поширенням COVID-19 за країнами. До тримати розповсюдження хвороби під контролем урядів введено обмеження повітряного руху, які мали безпосередній вплив на національна та міжнародна авіація. Багато країн, які були спостерігається швидке зростання

кількості інфікованих громадян рішення продовжити блокування по всій країні під час польотів продовжували призупинятися, а аеропорти закривалися (Gösslingetal., 2020). Відразу після виявлення вірусу в Китаї він став перша країна, яка запровадила карантин (КРМГ, 2021). Незабаром кілька інші країни наслідували цей приклад і послідовність розпочато оголошені блокування. Крім того, офіційне попередження від поїздок за межі США набув чинності (Monmousseauet in., 2020). Відразу після цієї події офіційне закриття кордону с відбулися майже всі країни Європейського Союзу.

Отже, тільки ЄС громадянам було дозволено повернутися на батьківщину та на решту мандрівників заборонено (Monmousseauetal., 2020). Раптове уповільнення стоїть на шляху подальшого розвитку авіаційної промисловості і розширення. Це деякі з передумов для створення робочих місць і для загального процвітання економіки (Європейська комісія, 2020)[50].

Зменшення потужності, низький попит і велика невизначеність – це деякі з наслідків COVID-19, з якими стикається авіаційне середовище. Тиск на галузь також відбувається з боку зайнятості. Sobieralski (2020) припускає, що робоча сила в секторі авіаперевезень може скоротитися на -13%. Його дослідження припускає, що працівники авіакомпанії, які відповідають за обслуговування клієнтів, є тими, хто має бути

Найбільше ризикує (Sobieralski, 2020). Через пандемію проблематично з'явилося, що авіакомпанії намагаються зберегти свої маршрути польотів і продовжувати виконувати рейси без пасажирів, що призводить до небажаних результатів. Такі операції неможливі для авіакомпаній у довгостроковій перспективі (Roopam, 2020). У той час як витрати на оплату праці знижуються, зарплати людей, зайнятих у цій сфері, а також доходи авіакомпаній також падають. За даними IATA (2020), COVID-19 продемонстрував згубний вплив на переваги, які кожна робота в авіації здатна принести для всієї економіки. Протягом 2020 року відсоток зайнятості в авіації відбувся на -35%. Криза також призвела до того, що відсоток валової доданої вартості, який створює кожен авіаційний працівник, відчув більше втрати (IATA, 2020).

Як наслідок коронавірусної кризи та обмеженого польоту графіки, флот авіакомпаній залишається на землі протягом тривалого часу.

Існують витрати, пов'язані з утриманням літаків у справному стані умови та кілька інших необхідних витрат таких як витрати на паркування (Adrienneetal., 2020). Авіакомпанії є все більше борються з тим, де зберігати літаки, намагаючись пережити ці складні часи, з якими стикається галузь. Поточний плани деяких авіакомпаній передбачають швидший вихід з експлуатації старих літаків (Адрієнн та ін., 2020). Нині такі виробники літаків, як Airbus доводиться мати справу зі значно низьким попитом на літаки (Dubeetal., 2021). Аналогічно, Boeing переживає період, визначений надзвичайно скорочене виробництво. Загалом, велика кількість невизначеність переважає в авіаційних підприємствах (KPMG, 2021).

Сектор лізингу літаків також знаходиться під загрозою через корона вірус криза. Через погану фінансову ситуацію, спричинену пандемією, в ситуацію потрапили ті авіакомпанії, які орендують лише свої літаки коли їм потрібно повернути їх власнику (Wilsonetal., 2020).

З початку пандемії обсяг польотів був страждань, і показники всієї галузі виявилися дуже слабкий. Постійно тривалі обмеження повітряного руху сприяють серйозність фінансового відставання, з яким стикаються авіакомпанії та решта сектора (Dubeetal., 2021).

Сектор комерційної авіації, який також включає перевезення вантажоперевезення та медичне забезпечення зростали протягом певного періоду часу до лютого 2020 року (Bielecki et al., 2020). Показники доходу від пасажирів на кілометр різко знижувалися протягом 2020 року (IATA, 2020). У 2020 році відбулося загальне зниження майже на -60 % загальних витрат людей, які подорожували повітрям, на відміну від фази до коронавірусу (IATA, 2020). До кінця березня 2020 року, на відміну від попереднього року, загальна кількість послуг авіатранспорту скоротилася на -55%. До квітня кількість регулярних рейсів продовжувала знижуватися, досягнувши спаду на -74 % на відміну від минулорічних показників. Кілька країн прийняли рішення дозволити подорожувати лише з особливими цілями, наприклад, щоб дати можливість громадянам повернутися назад у свою

країну. Залежно від регіону, як в'їзні, так і вихідні рейси були обмежені або повністю заборонені (Bielecki et al., 2020) [48].

У 2019 році кількість запланованих рейсів досягла 38,9 млн. Протягом 2020 року ця кількість різко скоротилася і склала приблизно 23 мільйони. У цьому випадку представлена відсоткова зміна становить -40,6%. (Bielecki та ін., 2020). У разі метричного доходу від пасажирів на кілометр можна спостерігати падіння майже на -66 % порівняно з 2019 роком разом із інтенсивним зниженням бронювання авіаквитків. Крім того, попит пасажирів на транскордонні подорожі впав приблизно на -76 % (HospitalityNet, 2021).

Широкий спектр переваг, які авіація приносить світові економіка була особливо стримана через коронавірусну кризу. Повітряне сполучення не могло бути на тому ж рівні, що й до пандемії і авіаперевізники були змушені постійно скорочувати витрати (IATA, 2020).

Наслідки пандемію також видно по кількості пасажирів на рейс. Порівняно до 2019 року кількість пасажирів, які подорожували повітряним транспортом в 2020 року впав на -50,6 %. Цей показник відповідає зменшенню від початкового від 4,5 до 2,2 мільярдів мандрівників (Bielecki et al., 2020).

Інвестиції в нові літаки скоротилися з початку криза COVID-19. Від початкової кількості замовлених літаків, комерційні авіакомпанії змогли придбати лише половину з них завдяки пандемічній спалах. IATA (2020) пропонує, що залежно від того, як попит пасажирів на послуги авіакомпаній буде розвиватися, ймовірність здійснення подібних інвестицій може відповідно зростати або зменшуватися (IATA, 2020).

Незважаючи на відносно низькі витрати на паливо, авіакомпанії планують це зробити рухатися вперед зі стратегією виведення з експлуатації старих літаків. Деякі з літаки можуть бути ще не повністю виведені з експлуатації, а зберігаються натомість (IATA, 2020). Через непередбачувані наслідки кризи COVID-19 ситуація в авіаційній галузі в даний час визначається обмежено операції, приземлені літаки та збільшення перевезень вантажів замість людей. Переважна більшість комерційних авіакомпаній щодня стикається з боротьбою з вирішенням, які маршрути все ще

приносять прибуток і можуть бути утримані. Водночас команди керівництва авіакомпаній зобов'язані не відставати від співробітників і клієнтів і надавати їм принаймні короткострокові рішення, які відповідають вимогам. стратегія уряду (Boston Consulting Group, 2020)[51].

Спалах COVID-19 змусив авіакомпанії адаптувати свої маркетинг стратегії та зосередитися на інших аспектах, ніж до пандемії. Щоб захистити пасажирів і задовольнити їхні потреби, сьогодні акцент робиться на пропонуванні безвірусного досвіду подорожей. Нинішній маркетинг авіакомпаній зосереджується на високих стандартах чистоти та дезінфекції. Маркетолог Павло Богомолів (2020) пояснює необхідність інформування пасажирів про наявність у більшості літаків так званих фільтрів HEPA. Призначення цих систем – фільтрувати повітря на борту протягом усього польоту (Богомолів, 2020). Наявність повітряних фільтрів на борту літака набула значення з початку пандемії. Система фільтрації повітря в салоні реалізована практично у всіх пасажирських літаках.

Вони відомі ефективною заміною повітря в салоні розміщуйте через регулярні проміжки часу та для мінімізації ризику зараження вірусом забруднення (Служба досліджень Конгресу, 2020). Відновлення повітряного руху певною мірою залежить від передбачуваної ймовірності передачі COVID-19 всередині літака (Bielecki та ін., 2020). Згідно з дослідженнями, проведеними на ймовірність зараження COVID-19 на борту літака, якщо припустити, що всі правила суворо дотримуються, ризик є вважається незначним. Це також стосується сценарію, коли серед пасажирів є інфікована людина (Bielecki et al., 2020)[51].

У бізнесі авіаперевезень процес революції на борту досвід вже розпочато з придбанням передових технологій. Деякі інструменти для очищення повітря, які можуть використовувати авіакомпанії, включають дезінфекцію ультрафіолетовими променями. Запровадження цієї системи обмежить поширення хвороби та прискорить відновлення операцій авіакомпаній (Pecho et al., 2020). Норми та стандарти, які застосовувалися до роботи авіакомпаній на передпандемійній стадії, були трансформовані та адаптовані до поточних потреб ринку. Близькість сидінь всередині літака стає предметом інтересу.

Департамент охорони здоров'я та соціальних служб США (2021) стверджує, що попереднє дослідження показало, що ризик зараження COVID-19 у салоні може бути досить високим зменшився за умови, що середні місця залишаються незайнятими (Департамент охорони здоров'я та соціальних служб США, 2021). Цей висновок є результатом спостережень за конфігурацією трирядних сидінь із середнім сидінням, виключеним з продажу. Тому цю стратегію можна розглядати як превентивний захід для забезпечення соціальної дистанції на борту (Департамент охорони здоров'я та соціальних служб США, 2021). У цьому сценарії звичайна місткість такої конфігурації літака знизиться до 62 %.

Це ускладнює для авіакомпаній отримання прибутку, а отже ціни, що пропонуються клієнтам, необхідно буде відповідно відкоригувати (Пунам, 2020). Звичайні ціни можуть піднятися до 53% потенційно може призвести до недоступності для багатьох мандрівників. Це одна з причин, чому IATA не підтримує рішення про виключення середнього місця з продажу (Роопам, 2020). Кожна авіакомпанія має фіксований витрати і мінімум 77 % заповнюваності на борту необхідні для отримання прибутку. З цієї причини такі стратегії, як залишати середнє місце порожнім, є досить контрпродуктивними для більшості авіакомпаній з точки зору доходу (Janzen, 2020).

Забезпечення ефективності запроваджених заходів сьогодні є важливою бізнес-можливістю для авіакомпаній (Роопам, 2020). Окрім ідеї виключити центральні сидіння з активного продажу, існує ще одна стратегія, яка вимагає зміни салону літака. Ця модифікація звичайної конфігурації сидінь заснована на установці середні місця протиставляються тим, що ліворуч і праворуч в економіці клас (Hardingham-Gill, 2020).

Така домовленість дозволить уникнути цього мандрівники стикаються один з одним під час польоту і, можливо, зменшують ризик забруднення. Це планується додатково посилити, додавши захисні щитки для кожного сидіння, які забезпечили б повну ізоляцію людей на борту. У всіх цих випадках головною метою є дотримання правил соціального дистанціювання (Hardingham-Gill, 2020).

Нині більшість авіакомпаній приділяють більше уваги санітарії, і перед тим, як пасажирів пускають на борт літака, всі поверхні дезінфікують. Дезінфекція всього літака до та після кожного польоту стає стандартизованою процедурою (Bielecki et al., 2020). Спалах вірусу також стоїть за помітними змінами, які сталися з гостинністю на борту. Деякі авіакомпанії обмежили або повністю призупинили споживання їжі та напоїв під час польоту. У деяких випадках такі предмети, як алкоголь, більше не доступні, і часто пасажирів можуть отримувати лише розфасовану їжу (Aerospace Technology, 2020)[46].

Відновлення повітряного руху все частіше відбувається через створення «пузирки для подорожей», як передбачається IATA (н.д.). «Подорожі Bubble угода стосується відкриття кордонів між вибраними країнами, які загалом добре справляються з COVID-19 (Locker, 2020). IATA зазначає, що в рамках «Travel Bubbles» відвідування не є обов'язковим карантин. Особливо від цього може виграти міжнародна авіація стратегія та крок за кроком відновлення туристичних ринків (IATA, n.d.). Так далеко, такий підхід був запроваджений, наприклад, на маршруті Австралія – Нова Зеландія (Lee et al., 2020). Обидві країни виявилися успішними в стримуванні вірусу. Крім того, деякі країни Балтії вже створили «Мильну бульбашку», щоб стимулювати туризм.

На цьому етапі Німеччина планує дотримуватися тієї ж стратегії з деякими сусідніми країнами (Locker, 2020). Для збільшення продажів потрібні авіакомпаніям покласти на свої програми для частих подорожей, і вони, наприклад, розширити термін дії статусу клієнта або запропонувати більшу гнучкість для перебронювання. Таким чином авіакомпанії також намагаються показати пасажирам, що це за тип подорожі, на який вони можуть розраховувати сьогодні. Управління порушеннями та подальше обслуговування клієнтів може позитивно вплинути на довіру клієнтів у невизначений час і стають ключем до успіху (Engel, 2020).

Нові тенденції та загрози в авіаційній галузі спричинені COVID-19 На етапі до COVID-19 авіакомпанії використовували для утилізації широкого спектру вхідні та вихідні рейси, які вони могли б запропонувати своїм клієнтам для створення найбільш зручного маршруту (Bouwer et al., 2020). Рятівна роль авіаційної

промисловості може бути спостерігається як ніколи раніше в нинішні часи, коли ефективний розподіл вже наявних вакцин проти COVID-19 є пріоритет більшості країн. Як повідомляє Blachly (n.d.) для Air

Журнал *Transport World and Aviation*, цей виклик приймався різними операторами авіаперевезень по всьому світу (Блахлі, н.д.).

Аеропорт-хаб забезпечує функціонування різноманітних рейсових стикувань і таким чином пропонує пасажиром зручні варіанти подорожей, коли зупинка неминуча для досягнення цільового пункту призначення.

Сполучна модель вузлів зв'язує як короткі, так і дальні рейси і служить гарантією безперебійної транзитної процедури. Однак це досить витратний підхід для авіакомпаній, який особливо в часи кризи може спричинити додаткові обмеження для авіакомпаній (Combe&Брешем'є, 2020). Далекі рейси та рейси з зупинкою, як правило, викликають занепокоєння у пасажирів, які побоюються ризику COVID-19 експозиції (МакМахон, 2020). Як наслідок, кількість з'єднувальних концентраторів, можливо, зрештою доведеться зменшити, щоб зберегти ключові авіаційні ринки (PwC, н.д.).

У ці дні чітко віддають перевагу подорожам без зупинок зі сторони мандрівників. За цією тенденцією стоїть страх перед зараженням коронавірусом і все складніше правила в'їзду, представлені кожною країною (Bouwer et al., 2020). Прагнення до відновлення мережі авіаліній майже неминуче з точки зору нинішньої авіації. Для того, щоб авіакомпанії досягли бажаного результату або успіху, або виживання, необхідно зробити деякі важливі кроки. Як припускають Bouwer, Krishna and Saxon (2020), вони включають в основному зайняття нових позицій на ринку, адаптацію новітніх технологій та більш ефективну форму використання інформації (Bouwer et al., 2020)[1].

Спалах пандемії викликав потребу в штучному інтелекті з метою повернути довіру мандрівників. Роль штучного інтелекту також має важливе значення завдяки своїй корисності захисту людей та забезпечення соціальної дистанції (Бойл-Веово, 2020).

Передбачається, що це станеться шляхом впровадження економічно ефективних моделей і переважно автоматизовані операції (Boyle-Veovo, 2020). Наприклад, штучний інтелект є корисним інструментом для прогнозування побудови натовпу в терміналі аеропорту, враховуючи розклад часу (Бойль-Веово, 2020). Зсув компаній у бік проведення конференцій та нарад очікується, що онлайн знизить попит на ділові поїздки. Категорія ділових подорожей відтоді була вирішальною для сектора повітряного руху, але нині помітно порушена. Такий сценарій означає втрату цінних клієнтів і прибутку для всього авіаційного бізнесу (Wyman, 2020). Щоб відновити міжнародні рейси, необхідно встановити єдині правила для мандрівників, які бажають в'їхати в конкретну країну, на яку можуть посилатися авіакомпанії. У наші дні співробітники аеропортів і авіакомпаній часто стикаються з плутаниною щодо документів, які мандрівники повинні надати. Крім того, виникла потреба в кращому управлінні даними про пасажирів (Gangitano, 2021).

Висновки до розділу 2

Отже, однією з переважних загроз для авіаційної промисловості є ризик стає неплатоспроможним внаслідок зменшення суми готівки доступні (Kikoyoetal., 2020). Бурхливі часи, що авіаційний сектор потребує скорочення витрат і серйозної реструктуризації. Щоб вижити, авіакомпанії повинні вміти ефективно керувати обома сторонами попиту і пропозиції. Хоча авіакомпанії не можуть контролювати попит, їм необхідно визначити сфери, де можна зменшити витрати в періоди пандемії. Швидше за все, потрібна реорганізація в щодо маршрутної мережі та автопарку з оцінкою рентабельності. Ось деякі з можливих стратегій запобігання неплатоспроможності (Kikoyoetal., 2020).

Протягом пандемії ефективність авіакомпаній знизилася через складну фазу, що характеризується низькою заповнюваністю та відносно висока ймовірність затримок рейсів або скасування. При цьому якість обслуговування клієнтів надані деякими авіакомпаніями, а також задоволеність ними мандрівників помітно погіршилася (Monmousseauetal., 2020). Авіакомпанії зобов'язані запропонувати

певну компенсацію пасажиром, які зазнали скасування рейсу. У вражаючій для виживання деякі з них відмовляються повертати гроші і натомість пропонують клієнтам ваучери або нагороджують додаткові кредити лояльності. Однак, ймовірно, це вплине на довіру пасажирів до цих авіакомпаній, що також неминуче для них відновить свій докризовий рівень (Dhalla, 2020).

РОЗДІЛ 3

АВІАЦІЙНИЙ РИНОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ

3.1. Світовий досвід збереження працездатності авіаційної галузі під час пандемії

Багатьом експертам галузі вже відомо про низку авіакомпаній, які готові почати реструктуризацію. Виступаючи на віртуальній конференції Airline Economics Growth Frontiers Dublin 2021 у січні, генеральний директор і генеральний директор IATA Александр де Жуніак стверджував, що щонайменше 50 авіакомпаній зникли в 2020 році, що в наступні шість-вісім місяців з'явиться більше. Хелан Беккер з Коуена очікує кількох додаткових реструктуризацій цієї зими, «в основному для авіакомпаній Європи чи Південно-Східної Азії, оскільки у них було жахливе літо, і вони не мають капіталу, щоб пережити зиму». Вона додає, що якщо відновлення почнеться «серйозно з постачанням цих вакцин на озброєння, то, можливо, авіакомпанії впораються без додаткової реструктуризації».

Ротшильд Apollo відзначав відносно низький рівень неплатоспроможності авіакомпаній у 2020 році порівняно з цифрами 2019 року. Загальний рівень державної підтримки становить на північ від 140 мільярдів доларів у всьому світі, будь то позики, вливання капіталу та звільнення від зборів і податків. Це підтримує багато авіакомпаній, і... ця підтримка відстрочила деякі авіакомпанії, які борються, від необхідності реструктуризуватися, а також готовність орендодавців і кредиторів відстрочити заборгованість, оскільки вони не бажають повертати літаки в таких умовах.

На початку кризи в березні 2020 року авіакомпанії були змушені швидко відійти від бізнес-стратегії, зосередженої на зростанні та збільшенні прибутку для скорочення флоту та збереження грошових потоків. «Більшість авіакомпаній зараз

змінили позицію, формально чи неформально змінивши умови оплати разом із зацікавленими сторонами, щоб знайти шлях до зими. З настанням весни багато авіакомпаній припускають, що трафік зросте, коли ми прийдемо до літа». Авіакомпаніям знадобиться додаткова ліквідність і суворіші заходи щодо скорочення готівки, щоб подолати, за прогнозами, важкий шлях до відновлення в кінці 2022-2023 років. «Здатність авіакомпаній вижити залежить від їхньої здатності керувати своїми капіталовкладеннями, але також терміни відновлення» «Перевізники, які покладаються на ринки середньої та далекої магістралі, матимуть найбільшу боротьбу. Стрес може не спостерігатися до другої половини 2021 року і до 2022 року, тому що ряд перевізників підсилили свою ліквідність, щоб пережити цю зиму. Але знову ж таки, це дуже залежить від стійкості літнього сезону та попиту на трафік у 2021 році»[50].

Авіакомпанії скорочували потужності протягом 2020 року, щоб зменшити витрати готівки та надавати лише базову послугу під час карантину. Однак це зниження пропускнуєї спроможності стає все більш постійним, оскільки авіакомпанії намагаються скоротити свій флот, щоб краще конкурувати на обмеженому ринку. Майже кожна велика авіакомпанія, зокрема авіаперевізники, у 2020 році вказала, що вони вийдуть з кризи як менші авіакомпанії, як з точки зору чисельності персоналу, так і розміру флоту.

Авіакомпанії скорочують свій флот, вилучаючи старі літаки раніше, ніж планувалося, а також відкладаючи поставки нових літаків, де вони можуть. У зв'язку зі різким скороченням далеких міжнародних поїздок широкофюзеляжні літаки – особливо старі версії – принесли на себе основний тягар виходу з експлуатації літаків під час кризи. Але багато вузькофюзеляжних літаків також було вилучено з оперативного парку, особливо старі A320 і A319.

Цифри з Cirium показують, що фактичний вихід на пенсію був нижчим, ніж у 2019 році, але припаркований парк показує, що більше літаків на землі, і вони можуть бути виведені з експлуатації пізніше. Це також показує, що власники літаків ще не розлучаються зі своїми літаками через депресію післяпродажного ринку і, можливо, чекають зростання цін.

Авіакомпанія Alaska Airlines планує залишити свій флот Airbus до 2023 року з виведенням з експлуатації своїх старих A319 і A320 і продажу 10 A320neo, оскільки вона нарощує поставки свого замовлення 737 MAX.

У листопаді Alaska уклала договір про зворотну оренду з Air Lease Corporation (ALC) на 10 своїх літаків A320 і водночас орендувала 13 літаків 737-9, які є на додаток до 32 літаків MAX, які Аляска замовила у Boeing. Delta AirLines була найагресивнішим перевізником США в оптимізації свого флоту, щоб краще конкурувати на зміненому ринку, оскільки минулого року було виведено з експлуатації понад 200 літаків (чотири цілі сімейства флоту, MD90, MD88, 737-700 і 777, вийшли з флоту у 2020 році) із планами збільшення цієї кількості до 383 до 2025 року. Delta переходить до більш економічного широкофюзеляжного парку на базі сімейства A330 і A350 і введе з експлуатації свої 777 і старі 767-300ER. Дійсно, нещодавно Delta передала AmazonAir 11 767-300 як свою першу пряму закупівлю.

Наразі світові компанії оновлюють процеси стратегічного управління з допомогою аутсорсингу. Усунення робочих місць без доданої вартості для підприємства або використання зовнішніх ресурсів у діяльності, де не використовуються основні можливості підприємства, і таким чином можна забезпечити активність та ефективність.

Крім оновлених процесів, підприємства, які швидше реагують на запити своїх клієнтів, підвищують свою конкурентоспроможність. На думку деяких високопосадовців авіакомпаній, пандемія COVID-19, ймовірно, посилить тенденцію в авіаційній галузі Азіатсько-Тихоокеанського регіону до аутсорсингу технічного обслуговування. В той час, як пандемія висвітлила як переваги, так і недоліки аутсорсингу технічного обслуговування, перевізники з більшою ймовірністю вибиратимуть цей варіант, заявила група інженерів авіакомпаній на заході AviationWeek MRO Asia-Pacific. Одна з очевидних причин полягає в тому, що перевізники, які перебувають під фінансовим тиском, шукають нові способи скорочення постійних витрат, сказав Суріндер Кумар Бансал, віце-президент з інженерних питань AirAsiaIndia [51].

Багато авіакомпаній Азіатсько-Тихоокеанського регіону скоротили штат через COVID-19, - зазначив АнНгуен, технічний директор Vietravel Airlines. За його словами, після пандемії буде важче досягти ефекту масштабу, необхідного для виконання певних завдань щодо ТОiP усередині компанії.

Опитування аудиторії, проведене під час цієї панельної сесії, співпало з думками учасників. Близько 76% респондентів вказали, що пандемія зробить аутсорсинг привабливішим для авіакомпаній, 15% заявили, що це уповільнить тенденцію до аутсорсингу, а 9% заявили, що це не дасть великого ефекту.

Експерти також заявили, що криза COVID-19 також наголосила на деяких аспектах внутрішнього обслуговування, які, тим не менш, є перевагою. Авіакомпанії, які не мають власних можливостей ТОiP, зіштовхнулися з проблемами, у той час як транскордонні поїздки були жорстко обмежені, тому що вони не могли доставляти літаки до деяких регулярних постачальників ТОiP. Це означало, що літак потенційно міг застрягти в аеропорту без активності MRO, змушуючи перевізників шукати способи вирішення проблеми. Під час звичайних операцій обслуговування на стороні є великою підмогою» у стримуванні витрат та оптимізації ефективності за рахунок відправки роботи спеціалізованим постачальникам. Але під час пандемії переваги були «в обох напрямках». Керівника інженерного відділу Philippine Airlines, авіакомпанії, які мають власні величезні організації з технічного обслуговування, справді зіткнулися з проблемою, коли операції було зупинено.

Однак із аутсорсингом виникли інші проблеми. За словами Рараса, певні типи угод означали, що авіакомпанії продовжували платити постачальникам ТОiP навіть якщо літаки були припарковані і не приносили доходу. Авіакомпанії довелося укладати угоди, щоб спробувати знизити вартість зовнішнього обслуговування. «Для постачальників ТОiP важливо виявляти «творчий підхід» у таких обговореннях [55].

Питання про гарантії мінімальної кількості льотних годин стало «дійсно гарячою темою» між авіакомпаніями та компаніями з ТОiP, особливо у зв'язку з переглядом умов контрактів. Сторонам необхідно вирішити, «як мінімізувати вплив

на авіакомпанію та як захистити інтереси постачальників послуг. Одна з речей, яку авіакомпанії дізналися під час пандемії, полягала в тому, що контракти з ТОiP із мінімальними вимогами не працюють для перевізників, коли операції зупинені. Кілька галузей промисловості постраждало так сильно, як авіакомпанії, коли пандемія коронавірусу вразила США минулого року. Щоб зупинити те, що виглядало як неминучий крах великого роботодавця, уряд втрутився у підтримку 15 мільярдів доларів.

Рекомендації для авіаційної галузі:

1. Відновити впевненість пасажирів: в опитуванні, проведеному IATA, мандрівники вказали на причини відсутності впевненості у собі почуття страху та невпевненості, психологічну напругу та радикальні заходи, запропоновані різними країнами для відновлення діяльності. Дослідження, проведене в 11 країнах світу, показало, що тільки 14% пасажирів захочуть сісти в літак після зняття обмежень. Крім того, 46% воліли б почекати один або два місяці, а 40% воліли б почекати шість місяців або довше.

2. Забезпечити політичну відданість підтримці галузі цивільної авіації та вжити відповідних заходів.

3. Стандартизувати всі ініціативи, які пропонуються для індустрії цивільної авіації Африки.

4. Розробити комплексну єдину стратегію реагування, яка б враховувала інтереси всіх зацікавлених сторін в африканській цивільній авіації [53].

5. Створювати регіональні фонди, такі як загальний африканський фонд, контрольований главами африканських держав та урядів, для боротьби з впливом COVID-19 на африканський сектор цивільної авіації.

6. Використовувати всі доступні джерела фінансування для підтримки африканської авіаційної промисловості.

7. Вжити заходів, що дозволяють аеропортам та постачальникам аеронавігаційного обслуговування відновити роботу.

8. Забезпечення багатостороннього співробітництва на регіональному та континентальному рівні. 94 Пандемія COVID-19 може стати найбільшою проблемою, з якою будь-коли зіткнеться світова авіаційна промисловість.

Вплив відчувається у всій екосистемі, включаючи авіакомпанії, аеропорти та органи аеронавігації. Нещодавні оцінки Міжнародної організації цивільної авіації показують, що спад повітряного руху в 2020-2021 роках має одну з таких форм:

– V-подібний: нормальна форма для спаду; короткий період різкого економічного спаду, за яким слідує швидке/плавне відновлення;

– U-подібна форма: тривале скорочення та приглушене відновлення до зростання лінії тренду;

– L-подібна форма (депресія): тривалий спад економічної активності; круте падіння із наступною плоскою лінією з можливістю неповернення до зростання лінії тренду;

– W-подібна форма: спад із подвійним падінням, що складається з моделі «вниз-вгору-вниз-вгору» до повного відновлення;

– у формі гачка Nike: різкий відскок, який швидко згладжується. Виходячи з цього, Міжнародна організація цивільної авіації опублікувала попередні результати за 2020 рік у порівнянні з 2019 роком, які показують скорочення пасажиромісткості на 49,5% та скорочення на 2,69 мільярда пасажирів у всьому світі (тобто скорочення на 60%).

Причому збитки авіаперевізників склали 369,7 млрд. доларів США. За даними організації, ця тенденція до зниження продовжуватиметься протягом першої половини 2021 року порівняно з рівнями 2019 року, при цьому кількість місць, які пропонують авіакомпанії, буде скорочено як мінімум на 42,1%, пасажирів - на 1,1 мільярда (т.е. скорочення на 50%) та виручки. збитки авіакомпаній до 156 мільярдів доларів [81]. Туніс не уникнув наслідків цієї ситуації; Повітряні перевезення в аеропорти Тунісу та з них сильно постраждали: у 2020 році (порівняно з тим же періодом 2019 року) вони суттєво впали на 75,5% у пасажирських перевезеннях, 64,8 % у повітряних суднах та 14,4 % у вантажних тоннажах.

Це зниження є природним наслідком припинення комерційних пасажирських перевезень в аеропорти Тунісу та з них із середини березня до 27 червня 2020 року. У цей час рух обмежувалося репатріацією, медичними та гуманітарними операціями та вантажними перевезеннями.

Торгові перевезення у Тунісі відновилися 27 червня 2020 року. Цей процес здійснювався обережно, поступово і, що найважливіше, відповідно до протоколу охорони здоров'я, розробленого Міністерством транспорту та логістики у співпраці з Міністерством охорони здоров'я, та що враховано керівні принципи Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), а також рекомендації Агентства з безпеки польотів Європейського союзу (ЕАСА), Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) та Міжнародної ради аеропортів (АСІ) [57]. У цьому протоколі викладено низку вимог та рекомендацій для експлуатантів аеропортів, експлуатантів повітряних суден та інших відповідних зацікавлених сторін та йдеться, що вони мають координувати свої дії з органами охорони здоров'я та місцевими комітетами зі спрощення формальностей в аеропортах з метою досягнення ефективного зниження ризиків та забезпечення дотримання вимог національного загалу. вимоги до здоров'я.

В даний час люди, які хочуть відвідати Туніс літаком, повинні мати сертифікат, що підтверджує негативний результат тесту RT-PCR, а потім пройти 14-денний період карантину, хоча є деякі винятки. Тим не менш, навіть з цим протоколом про стан здоров'я та всіма запобіжними засобами, необхідними для пасажирів, авіакомпаній та аеропортів, попит на повітряний транспорт не може збільшуватися і продовжувати зростати, якщо не буде відновлено довіру пасажирів. Тому важливо заспокоїти пасажирів, які побоюються заразитися вірусом під час авіаперельотів, та переконати їх, що ризик зараження в аеропорту чи на борту літака мінімальний.

Фактично, аеропорти – це чисті та безпечні місця; всі пасажирів повинні носити маску під час реєстрації, при посадці, під час польоту та при висадці. Фізична відстань не менше 1 метра на стійках реєстрації та під час посадки є обов'язковою. Температурний скринінг також обов'язковий перед входом в

термінал, а температура тіла ще раз перевіряється перед посадкою. Дезінфекція та очищення проводяться постійно, і всюди доступні дозатори водно-спиртового гелю [68]. Більше того, літаки є дуже безпечним місцем щодо передачі COVID-19, враховуючи, що носіння маски є обов'язковим, повітря в салоні оновлюється кожні дві-три хвилини, а кабіна обладнана фільтрами частинок HEPA, які поглинають 99,9% частинок та ідентичні тим, що використовуються в операційних. Це оновлення гарантує, що повітря на борту буде здоровим.

Після того, як вакцина стала доступною, розглянули питання про страхування та запобіжні заходи. Це може включати обов'язкову вакцинацію пасажирів від COVID-19 перед посадкою на борт та створення паспорта здоров'я (міжнародного запису про вакцинацію). Нині над цим працюють кілька міжнародних організацій. 17 листопада 2020 року Міжнародна організація цивільної авіації опублікувала друге видання своїх керівних принципів «Зліт»: Посібник з авіаперельотів у період кризи громадського здоров'я, викликаного COVID-19 (CART II), яке включає додаткові рекомендації та керівництва у світлі нових подій. щодо кризи COVID-19 та доповнює рекомендації, що містяться у CART I, опублікованому у червні 2020 року. Тепер усі країни стикаються з новою проблемою і мають реалізувати план відновлення повітряного транспорту після коронавірусу, заснований на інноваціях, оцифруванні та використанні таких технологій, як цифрові облікові дані та штучний інтелект, які мають відіграти ключову роль у перезапуску та відновленні повітряного транспорту. після кризи і направити його найбільш стійким шляхом.

3.2. Напрями розвитку ринку авіаційних послуг в Україні

В умовах світової економічної кризи, спричиненої поширенням коронавірусної хвороби COVID-19 та запровадженням обмежень та карантинних заходів, однією з галузей, що постраждала найбільше, виявилась авіаційна галузь. Обмеження мобільності населення, зниження рівня доходів населення та зменшення споживчих

витрат обумовили надзвичайні масштаби глобальних втрат галузі близько 84,4 млрд. дол. США [54].

Вже у другому півріччі 2020 року почали з'являтися дані про зменшення замовлень або відмову від замовлень на придбання нових літаків з боку авіакомпанії, у зв'язку з чим виробники літаків отримують збитки та вимушені скорочувати штат працівників.

Так, американський виробник літаків Boeing, який уже оголосив про значні скорочення, заявив, що до кінця 2021 року його штат зменшиться до 130 000 осіб, що на 20 % менше, ніж 160 000 осіб, які працювали до кризи [55].

Така ситуація може створити додаткові можливості для вітчизняних авіаремонтних підприємств, адже скорочення кількості замовлень на нові літаки призведе до необхідності ремонту та підвищення частоти технічного обслуговування наявних повітряних суден. Це навіть більшою мірою стосується вантажних літаків, враховуючи, що скорочення обсягів пасажирських та вантажних авіаперевезень станом на липень 2020 року у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило 79,8% та 13,5% відповідно [57].

Тож потреба у підтриманні льотної придатності наявних вантажних повітряних суден набуває особливої актуальності. На виконання Експортної стратегії України було розроблено «Експортна стратегія для сектору технічного обслуговування та ремонту повітряних суден на 2019—2023 роки», де зазначається, що приблизно 15% загальних витрат авіаційної галузі припадають на роботи з технічного обслуговування повітряних суден (ТОПС) — технічне обслуговування різного ступеня складності, поточний ремонт та капітальний ремонт повітряних суден.

Так, у стратегії було запропоновано чотири ключові сегменти сектору ТОПС в Україні:

Сегмент 1: Технічне обслуговування для «західних» моделей повітряних суден, які експлуатують іноземні оператори. Цей сегмент охоплює українські компанії, які надають послуги ТОПС для західних моделей повітряних суден, які зареєстровані в інших країнах. Власники, лізингодавці та оператори цих суден є

іноземними компаніями. Надання послуг ТОПС у цьому випадку класифікується як експорт послуг з України, хоча фізично вони надаються на території України українськими провайдерами (експортерами) та фахівцями.

Сегмент 2: Технічне обслуговування для «незахідних» моделей повітряних суден, які експлуатують іноземні оператори. Цей сегмент охоплює українські компанії, які надають послуги ТОПС для повітряних суден «незахідного виробництва» (побудованих у СРСР, Україні, включно з повітряними суднами, модернізованими в Україні та експортованими з України), які не зареєстровані в Україні. Власники, лізингодавці та оператори цих суден є іноземними компаніями.

Сегмент 3: Технічне обслуговування повітряних суден «західних» моделей, які експлуатують українські оператори. Згідно зі статистичними даними авіаційної галузі за 2016—2017 рр., загальні доходи українських авіакомпаній/операторів від надання послуг з перевезення пасажирів та вантажу у 2017 р. склали ~30,6 млрд. грн. Приблизно 11,3% від цієї суми припадають на ОПС, що складає 3,460 млрд грн або приблизно 140 млн дол. США.

Сегмент 4: Технічне обслуговування повітряних суден «незахідних» моделей, які експлуатують українські оператори. Місцевий ринок послуг ТОПС у сегменті незахідних моделей повітряних суден українських операторів представлено 84 великими, середніми та малими компаніями, до яких належать лідери галузі ПАТ «Мотор Січ» (двигуни, гелікоптери), ДП «Антонов» (літаки), ДП «ФЕД» (компоненти) та інші підприємства.

Загалом, за оцінками розробників стратегії, загальний обсяг ринку послуг ТОПС в Україні станом на 2017 рік оцінювався приблизно у 300 млн дол. США [8].

Станом на листопад 2020 року у Державній авіаційній службі України зареєстровано 124 організації з технічного обслуговування, які мають діючий сертифікат Part-145, до числа яких належать українські авіакомпанії, які виконують авіаційні перевезення пасажирів та вантажів і, відповідно, виконують ТОПС, які експлуатують; українські компанії, які виконують ТОПС на комерційних засадах та іноземні компанії, які отримали українські сертифікати Part-145 [51].

Доцільно запропонувати узагальнений механізм розвитку вітчизняного авіаційного підприємства з урахуванням сучасних умов функціонування галузі України (рис. 3.1.):



Рис. 3.1. Механізм розвитку авіаційного підприємства в сучасних умовах функціонування авіаційної галузі.

Примітка. Складено автором за власними дослідженнями.

Розвиток будь-якого підприємства починається з визначення мети, цілей та завдань підприємства, не є виключенням і авіаційні підприємства. Пандемія COVID-19 внесла значні корективи загалом розвитку багатьох підприємств, змістивши пріоритети з активного розвитку, освоєння та впровадження нових технологій, освоєння нових ринків, до збереження поточного (докарантинного) стану та забезпечення певного рівня поступальності й виваженості у подальших діях. Тому керівництву вітчизняних авіаційних підприємств слід формувати усі цілі та завдання таким чином, щоб вони були виваженими та досяжними.

Беручи до уваги особливий статус авіаційної галузі в структурі економіки України та її не стільки «кількісний», скільки «якісний» вплив, забезпечення відповідних умов та напрямів її подальшого розвитку визначено у великій кількості національних програм та стратегій. Викладені в них положення варто враховувати

під час розроблення програм розвитку авіаційних підприємств. Зазначені програми та стратегії в тому числі містять інформацію щодо особливостей фінансування певних напрямів розвитку підприємств, що також доцільно використовувати для формування відповідних бюджетів [11]. Програмно цільовий метод вважається одним з найбільш ефективних серед механізмів державної підтримки підприємств авіаційної галузі [13].

Ключовим фактором для визначення напрямів розвитку авіаційного підприємства є його потенціал, а саме: характеристики його науково-виробничої, кадрової, фінансової, техніко-технологічної, організаційної та маркетингової складових.

За наявності високого рівня потенціалу авіаційного підприємства або наявності передумов до його розвитку, воно може як здійснювати виробництво літальних апаратів та їх запчастин, так і надавати послуги з технічного обслуговування повітряних суден. Як вже зазначалося, найближчим часом очікується зниження попиту на виробництво пасажирських літаків та потреби в ремонтах та технічному обслуговуванні повітряних суден, що знаходяться в експлуатації. Такі послуги будуть затребувані як всередині країни, так і за кордоном. Що стосується виробництва літаків, то більшим попитом найближчим часом користуватимуться саме вантажні транспортні літаки, що є позитивним сигналом для вітчизняних виробників. Саме тому ці напрями розвитку було обрано як найбільш перспективних [14].

Надзвичайний вплив на авіаційні підприємства сьогодні чинить зовнішнє середовище, зміни якого складно передбачити, що створює додаткові ризики діяльності. За таких умов для підприємств важливо вибудовувати стабільні довготривалі відносини з партнерами та постачальниками, постійно підтримувати високий рівень кваліфікації персоналу та здійснювати підготовку нових кадрів, а також розвивати свій науково-технічний потенціал, продовжуючи реалізацію НДДКР.

Розвиток авіаційних підприємств за визначеними напрямами надає можливість отримати такі результати, як: виробництво високотехнологічної

продукції, розширення експорту, підвищення інноваційно-інвестиційної привабливості підприємства та його експортного потенціалу. Зазначені результати кожного окремого підприємства прямо впливатимуть як на авіаційну галузь, так і на економіку країни в цілому.

Висновки до розділу 3

Отже, внаслідок пандемії COVID-19, передбачається зростання ринку технічного обслуговування повітряних суден в усьому світі. Наявність значного потенціалу цього сектору в Україні надає додаткові можливості для розвитку не лише вітчизняних авіапідприємств, а й економіки загалом.

Сьогодні відбувається поступова зміна як географічної орієнтації експорту української продукції авіаційної галузі, так і зміна постачальників запчастин для виробництва цієї продукції.

Окремо слід зауважити про актуальність виробництва вітчизняних вантажних літаків у сучасних умовах. Зокрема такі можливості може використати ДП «Антонов», адже український вантажний літак Ан-225 «Мрія» з початку 2020 року лише до Канади тричі доставляв медичні вантажі, а також здійснював рейси з Китаю до Німеччини, Франції, Польщі та України. І питання побудови другого Ан-225 починає викликати підвищений інтерес з боку зарубіжних інвесторів, а саме про так і наміри вже заявляли представники Туреччини [51].

ВИСНОВКИ

Аналіз світової авіа галузі показав значний спад у 2020 році по всіх напрямках. З фінансової точки зору, 2021 рік приніс глобальні втрати авіакомпаній - 51 мільярд доларів США. Хоча значне покращення в порівнянні зі збитком у 137 мільярдів доларів США у 2020 році це все одно буде другою найбільшою втратою в історії.

Проте широкомасштабні збої авіакомпаній, здебільшого, продовжували перешкоджати величезним рівням влади наданої підтримки, яка зараз перевищує 240 мільярдів доларів США з початку кризи. Хоча є й ті, хто задається питанням, як довго ці підтримки може продовжуватися, стратегічне значення авіаперевезень, як з комерційної та соціальної точки зору, ось що призвело до цього чудовий рівень підтримки. Хоча вплив пандемії може продовжуючи, цей фундаментальний факт залишається.

Відновлення авіаперевезень було суттєвим, але воно також було географічно розрізнені. Кількість пасажирів у світі зросла майже на 30% до 2,3 мільярдів у 2021 році, однак це залишається трохи більше половину з 4,5 мільярдів пасажирів у 2019 році. Поточні очікування IATA полягає в тому, що пройде 2024 рік, перш ніж показники повернуться до рівня 2019 року.

Це відновлення було в першу чергу зумовлене великими внутрішніми ринках (включаючи США, Китай, Росію, Бразилію) і на останньому півроку, поживлення на європейському ринку, як переваги паспорта вакцин ЄС та відновлення трансатлантичного руху подорожі можна було побачити. Азіатсько-Тихоокеанський ринок продовжує залишатися район, що викликає найбільше занепокоєння, де суворі обмеження на подорожі призвело до зниження рівня трафіку на 70%.

Рівні 2019 року. Протягом 2021 року очевидно, що колись обмеження ліфт, люди прагнуть повернутися в небо. Варіанти турботи, таких як Delta і Omicron, поставили проблеми для одужання. Однак чіткі рівні відкладеного попиту і загальне відновлення глобальної економіки, що вселяє оптимізм відновлення триватиме

стрімко. Більш глобально скоординований є підхід як до розгортання вакцин, так і до паспортів медичних подорожей важливо для якнайшвидшого відновлення.

Світова практика свідчить, що сьогодні це найкраща стратегія ведення бізнесу. Слід зазначити, що особливістю використання аутсорсингу в Україні є його епізодичний та фрагментарний характер. Внутрішній ринок потребує послуг аутсорсерів найчастіше у сфері ІТ-технологій, фінансового аналізу. Аутсорсинг виробництва все ще знаходиться на стадії становлення. 102 Участь українських суб'єктів господарювання на світовому ринку аутсорсингу забезпечить вирішення проблеми структурної перебудови економіки, переведення промисловості на більш сучасні галузі та технології, а також збільшення частка послуг в економіці. Нині на сектор послуг припадає близько 50% загальної валової доданої вартості в економіці. У розвинених країнах цей показник становить не менше 65%. Таким чином, використання національними акторами міжнародного аутсорсингу дозволить ефективно збільшити переваги міжнародного поділу праці та підвищити інтенсивність інтеграційного співробітництва з Україною.

Рекомендації для світової авіаційної галузі:

1. Відновити впевненість пасажирів: в опитуванні, проведеному ІАТА, мандрівники вказали на причини відсутності впевненості у собі почуття страху та невпевненості, психологічну напругу та радикальні заходи, запропоновані різними країнами для відновлення діяльності. Дослідження, проведене в 11 країнах світу, показало, що тільки 14% пасажирів захочуть сісти в літак після зняття обмежень. Крім того, 46% воліли б почекати один або два місяці, а 40% воліли б почекати шість місяців або довше.

2. Забезпечити політичну відданість підтримці галузі цивільної авіації та вжити відповідних заходів.

3. Стандартизувати всі ініціативи, які пропонуються для індустрії цивільної авіації Африки.

4. Розробити комплексну єдину стратегію реагування, яка б враховувала інтереси всіх зацікавлених сторін в африканській цивільній авіації [83].

5. Створювати регіональні фонди, такі як загальний африканський фонд, контрольований главами африканських держав та урядів, для боротьби з впливом COVID-19 на африканський сектор цивільної авіації.

6. Використовувати всі доступні джерела фінансування для підтримки африканської авіаційної промисловості.

7. Вжити заходів, що дозволяють аеропортам та постачальникам аеронавігаційного обслуговування відновити роботу.

8. Забезпечення багатостороннього співробітництва на регіональному та континентальному рівні. 94 Пандемія COVID-19 може стати найбільшою проблемою, з якою будь-коли зіткнеться світова авіаційна промисловість. Вплив відчувається у всій екосистемі, включаючи авіакомпанії, аеропорти та органи аеронавігації.

Авіаційні підприємства в усьому світі опинились в непростих умовах, адже галузь є однією з тих, що найбільше постраждали внаслідок обмежень, пов'язаних з недопущенням поширення коронавірусної хвороби COVID-19.

Проте, як відомо, великі кризи можуть створювати великі можливості. Вітчизняні авіаційні підприємства можуть використати такі можливості на свою користь. Авіаційна галузь займає особливе місце в економіці України, навіть не будучи ключовою статтею експорту країни, її продукція є основною складовою в структурі вітчизняного високотехнологічного експорту.

Таким чином, розвиток авіаційних підприємств, покращення їх позицій та іміджу на зарубіжних ринках і як виробника продукції, і як надавача послуг з технічного обслуговування ПС позитивно впливатиме і на розвиток економіки країни в цілому. Подальші дослідження можуть стосуватись розроблення дієвих механізмів державної підтримки авіаційних підприємств за визначеними в дослідженні напрямками розвитку та оцінювання результатів практичної реалізації запропонованих заходів.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз маркетингової стратегії британської бюджетної авіакомпанії «EASY JET» в умовах макроекономічної кризи 2020-2021 рр. URL: <https://vael.ru/ru/article/view?id=1676> (дата звернення: 28.05.2022)
2. Василенко В.А. Формування механізму та стратегії управління конкурентоспроможністю авіаційних підприємств. Економіка і організація управління. 2014. № 3 (19) — 4 (20). С. 38—43.
3. Данилюк Т. І., Мохнюк А. М. Послуги аутсорсингу та галузевий спектр їх використання. Економічний форум. 2018. № 3. С. 111—116.
4. Данько А. Авиация и туризм под. прицелом коронавируса. URL: <https://www.unian.net/tourism/>
5. Дергачова В.В., Островерха Д.В. Роль та значення міжнародного аутсорсингу: Зарубіжний досвід та перспективи його впровадження в Україні. Економічний Вісник НТУУ «КПІ». 2017. № 14. URL: File:///C:/Users/User/Downloads/108745-230660-1-Sm.Pdf (дата звернення: 19.04.2022).
6. Economic performance of the airline industry. URL : <http://www.iata.org/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-mid-year-2017-report.pdf> (дата звернення: 20.04.2022).
7. Експортна стратегія для сектору технічного обслуговування та ремонту повітряних суден (дослідження). КМУ. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=2aa74905-91b6-496e-9d0f-8e5238158051-title=EksportnaStrategiiaDliaSektoruTekhnicznegoObslugovuvanniaTaRemontuPovitrianiKh Sudan-doslidzhennia-UkrainskoiuMovoiu>
8. Зовнішня торгівля України. Статистичний збірник, 2020. 166 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/06/Zov_torg.pdf

9. Ложачевська О.М. (2017) Аналіз світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції. Науковий вісник Херсонського державного університету, 24, 1, с. 26-30.
10. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. (2017) Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. Економічний простір, 125, с. 17-26.
11. Матюшенко І.Ю., Глібко С.В., Пасмор М.С. Практичні аспекти визначення високотехнологічних галузей і продукції в Україні. СОЦІАЛЬНА ЕКОНОМІКА, 2018. вип. 55. С. 37—49. URL: http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/16023/1/Matushko_Glibko_Pasmor_3749.pdf
12. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 20.04.2022).
13. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). URL: <http://www.iata.org> (дата звернення: 20.04.2022).
14. Панасюк І.П. (2015). .: автореф. дис. . канд. екон. наук. Київ, 2015. 20.
15. Перелік схвалених за Part 145 організацій з ТО, які мають діючий сертифікат. ДАСУ. URL: <https://avia.gov.ua/npd/perelik-shvalenih-za-part-145-organizat-sij-z-to-yaki-mayut-diyuchij-sertifikat/>
16. Сіденко С.В. (2017) Світовий ринок послуг в умовах глобальних трансформацій. Стратегія розвитку України, 2, с. 7-13.
17. Стрикун А. М, Вишневський В. І. (2019). Українські лоукостери та їх роль в туристичних перевезеннях. Київ, 33-65
18. Туреччина розглядає можливість добудови другого літака Ан-225 «Мрія». УкрІнформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3122635-tureccinarozgladae-mozlivist-dobudovi-drugogo-litaka-an225-mria.html>
19. Циганкова Т.М. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю країн: екологічний аспект. Економічний простір, 133, с. 40-56.

20. Air Cargo Market Analysis. IATA, July 2020. IATA. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economicreports/air-freight-monthlyanalysisjuly2020/>
21. Air Passenger Market Analysis. IATA, July 2020. IATA. URL: [https://www.iata.org/en/iata-epository/publications/economic\\$reports/air-passenger-monthlyanalysisjuly-2020/](https://www.iata.org/en/iata-epository/publications/economic$reports/air-passenger-monthlyanalysisjuly-2020/)
22. Airtransport, passengerscarried. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2018&start=1970&view=chart> (дата звернення: 20.04.2022).
23. ALG Transport&Infrastructure Aviation - COVID-19 briefing. 2020. <https://algnewsletter.com/wp-content/uploads/2020/04/Aviation-COVID-19-LACby-ALG.pdf>
24. Alg-Global. 2020. Covid-19 Aviation Briefing. African Aviation Industry. <https://algnewsletter.com/aviation/covid-19-aviation-briefing-africanaviation-industry/>
25. Anilkumar P.D. 2015. Historical Method. https://www.academia.edu/22583546/Historical_Method_of_Research
26. ATAG: Aviation benefits beyond borders. Global summary. URL: https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf UNWTO: International Tourism Highlights. 2019 Edition. URL: <https://www.eunwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>
27. ATAG: AviationBenefitsbeyondborders. URL: <https://www.atag.org/our-publications/latest-publications.tml>
28. ATAG2020.EmploymentAviationBenefit. <https://aviationbenefits.org/economic-growth/supportingemployment/> 48. Benz K. 2020. Managingthrough COVID-19.
29. Benz K. Managingthrough COVID-19: insights and measures for airports. 2020. <https://www.internationalairportreview.com/article/114304/covid19-airport-action-measureinsights-coronavirus/>
30. Boeingtocut 20% ofworkforcebyendof 2021. BBC. URL: <https://www.bbc.com/news/business-54716296>

31. Copenhagen Optimization How COVID-19 impacts airport operations planning. 2020.
https://copenhagenoptimization.com/wpcontent/uploads/2020/05/CopOpt_WhitePaper-Covid-19-Guide.pdf
32. Curley Coronavirus: airlines brace for severe turbulence. 2020.
<https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/ourinsights/coronavirus-airlines-brace-for-severe-turbulence>
33. Deloitte How COVID-19 is challenging orthodoxies in airport customer experience. 2020.
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Public-Sector/gx-gps-airport-customer-service.pdf>
34. Dermot D. 2020. Changi Airport to Suspend Terminal 2 Operations for 18 Months; Waives Concession Rent in T4.
<https://www.moodiedavittreport.com/changi-airport-to-suspend-terminal-2-operations-for-18-months-waives-concession-rent-in-t4/>
35. Economic Contribution of Civil Aviation. Ripples of Prosperity. URL:
<https://www.icao.int/sustainability/Documents/EconContribution.pdf>
36. Economic impact estimates due to COVID-19 travel bans. URL:
<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Economic-impact-estimates-due-toCOVID19-travel-bans.aspx>
37. Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation. 2020. URL:
<https://publications.parliament.uk/pa/cm5801/cmselect/cmtrans/745/74502.htm>
38. Farok J. Contractor, Vikas Kumar, Sumit K. Kundu, Torben Pedersen. Global Outsourcing and off shoring. An integrated approach to theory and corporate strategy. Cambridge University Press. 2015. 288c. URL:
<https://books.google.dk/books?id=XdzELQ6Vcp4C&printsec=frontcover&dq=offshoring+and+outsourcing&hl=da&sa=X&ved=0ahUKEwiBttnDtYDUAhUH2SwKHWWHCCwQ6AEINTAD#v=onepage&q=offshoring%20and%20outsourcing&f=false>
39. February 2020. URL:
<https://www.iata.org/en/iatarepository/publications/economicreports/coronavirusinitial-impact-assessment/>

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/investor/reports-and-presentations/annualaccounts/sp/Heathrow_SP_ARA_2019.pdf

41. High technology exports (% of manufactured exports) — Ukraine. Worldbank. URL:

<https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS?end=2018&locations=UA&start=2011&view=chart>

42. HSEGOV Managing shift work Health and safety guidance HSG256. 2006. <https://www.hse.gov.uk/pubns/priced/hsg256.pdf>

43. IATA Asia-pacific governments surged to provide urgent emergency support for airlines. 2020. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-03-26-01/> 66.

44. IATA Economics' Chart of the Week. 09 October 2020. IATA. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-will-continue-to-burn-through-cash-until-2022/>

45. IATA: After Challenging Year, Improvement Expected for 2020. December 2019. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2019-12-11-01/>

46. IATA: Air Passenger Market Analysis. January 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airpassenger-market-analysis---jan-2020/>

47. IATA: COVID-19 Initial impact assessment of the novel Coronavirus.

48. IATA: Economics' Chart of the Week. 06 March 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/investor-concerns-rise-as-coronavirus-spreads-globally/>

49. LCCs increasingly attracted to primary airports. 22.02.2019. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/lccs-increasingly-attracted-to-primary-airports-459531> (дата звернення: 20.04.2022).

50. Lowcost UA. URL: <https://lowcost.ua/skytrax-2019/> (дата звернення: 20.04.2022).

51. Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1030569/airasia-number-of-passengers/> (дата звернення: 20.04.2022).

52. Talwar R. 2020. Help Navigating Covid-19 Impact on Your Business. <https://troymedia.com/business/help-navigating-covid-19-impacts-on-your-business/> 82. TEN-

53. The Economic Times Covid-19: ficci seeks bailout package for aviation industry. 2020. [https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/airlines/-aviation/covid-19-ficci-seeks-bailout-package-for-aviationindustry/articleshow/75218879.cms?from=mdr today/PDF/20ECVN119.pdf](https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/airlines/-aviation/covid-19-ficci-seeks-bailout-package-for-aviationindustry/articleshow/75218879.cms?from=mdr%20today/PDF/20ECVN119.pdf)

54. U.S. Department of Transport U.S. Transportation secretary elaine L. Chao announces 10 billion in relief for America's airports. 2020. <https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-elaine-lchao-announces-10-billion-relief-america>

55. Villard P. COVID-19: waiving airport concession fees to relieve airports' financial stress in a time of crisis. 2020. <https://blog.aci.aero/covid-19-waiving-airport-concession-fees-to-relieve-airports-financial-stress-in-a-time-of-crisis/>

56. World Trade Organization. URL: <https://www.wto.org/zh/hit/ya/344-perspektivi-rozvitku-avtomobilnikh-perevezen-v-sviti.html> (дата звернення: 03.05.2022).