

НОВІ ВИМОГИ ТА РЕАЛІЇ АВІАЦІЇ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ ТА ПІСЛЯ НЕЇ

Підготувала : студентка 317МО групи
Карпач Анна Василівна

Пандемія COVID-19 значно вплинула на авіацію — з лютого 2020 року, а особливо навесні авіакомпанії значно скоротили кількість рейсів або зовсім припинили польоти.

Через рішення урядів про впровадження карантину, закриття авіасполучення і заборону чи обмеження на в'їзд криза, спричинена пандемією, стала найглибшою для авіації з часів Другої світової війни.

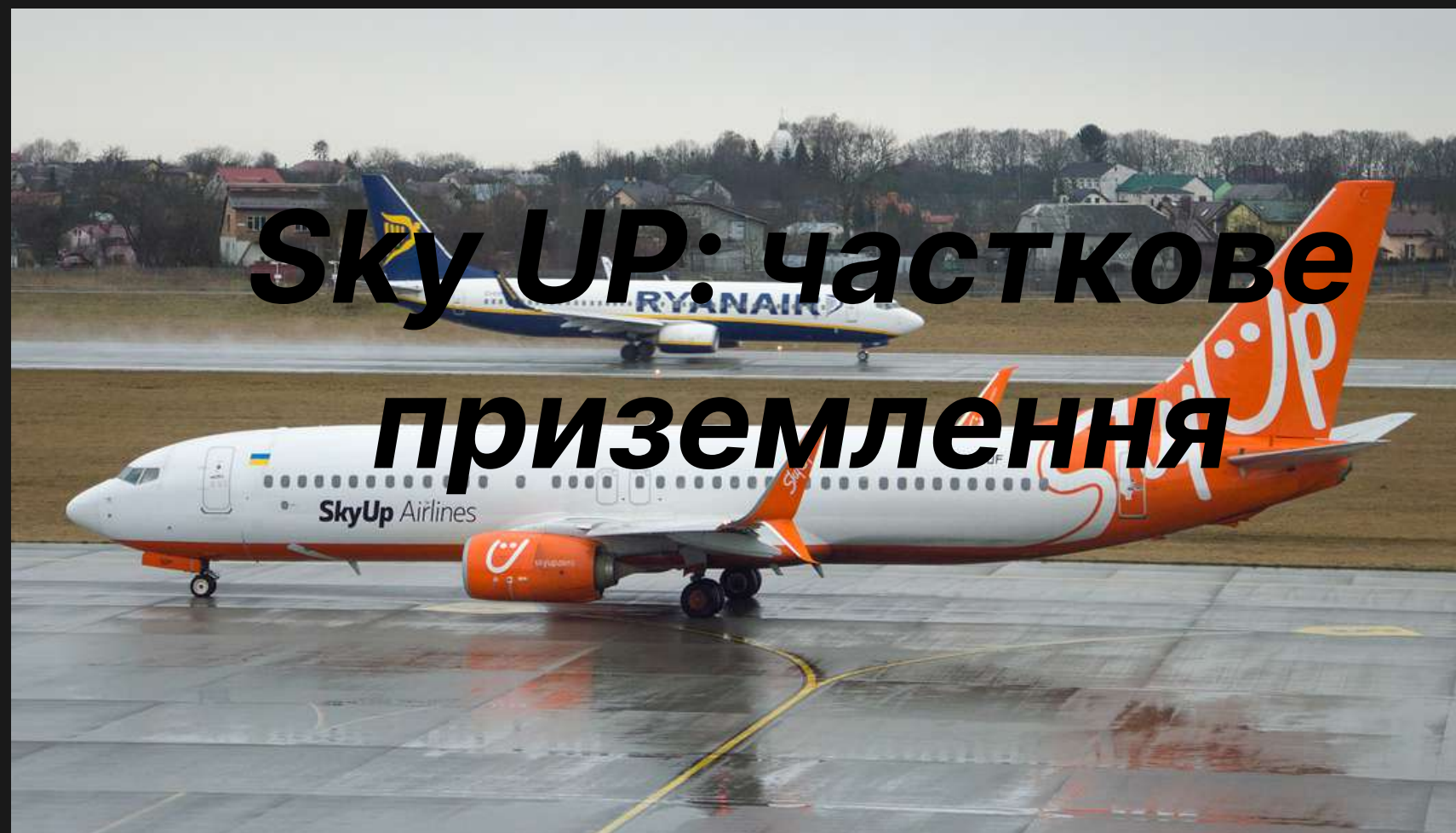
У квітні 2020 року кількість авіарейсів (порівняно з квітнем 2019) у світі впала на 80 %, а в Європі — на 90 %.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) в середині квітня опублікувала прогноз загальних втрат авіаліній на \$314 мільярдів, тобто падіння обороту коштів на 55 % порівняно з 2019 роком. Під загрозою скорочення може опинитися 25 мільйонів працівників.

Зменшення попиту на подорожі літаком вплине на авіаційну промисловість — авіакомпанії можуть надовго відмовитись від великих літаків (наприклад, Airbus A380) для оптимізації витрат.

Міжнародна рада аеропортів (ACI) підрахувала, що річний пасажиропотік в аеропортах світу за підсумками 2020 року зменшиться на 38,1 % (3,6 млрд пасажирів), а на рівень 2019 року галузь вийде не раніше від кінця 2021 року.

Пандемія COVID-19 посилила боротьбу за клієнтів і змусила авіаперевізників стати гнучкішими — вони дозволяють перебронювання на безкоштовній основі або пропонують ваучери та знижки. Деякі авіалінії дають можливість перенести політ навіть на 2022 рік.



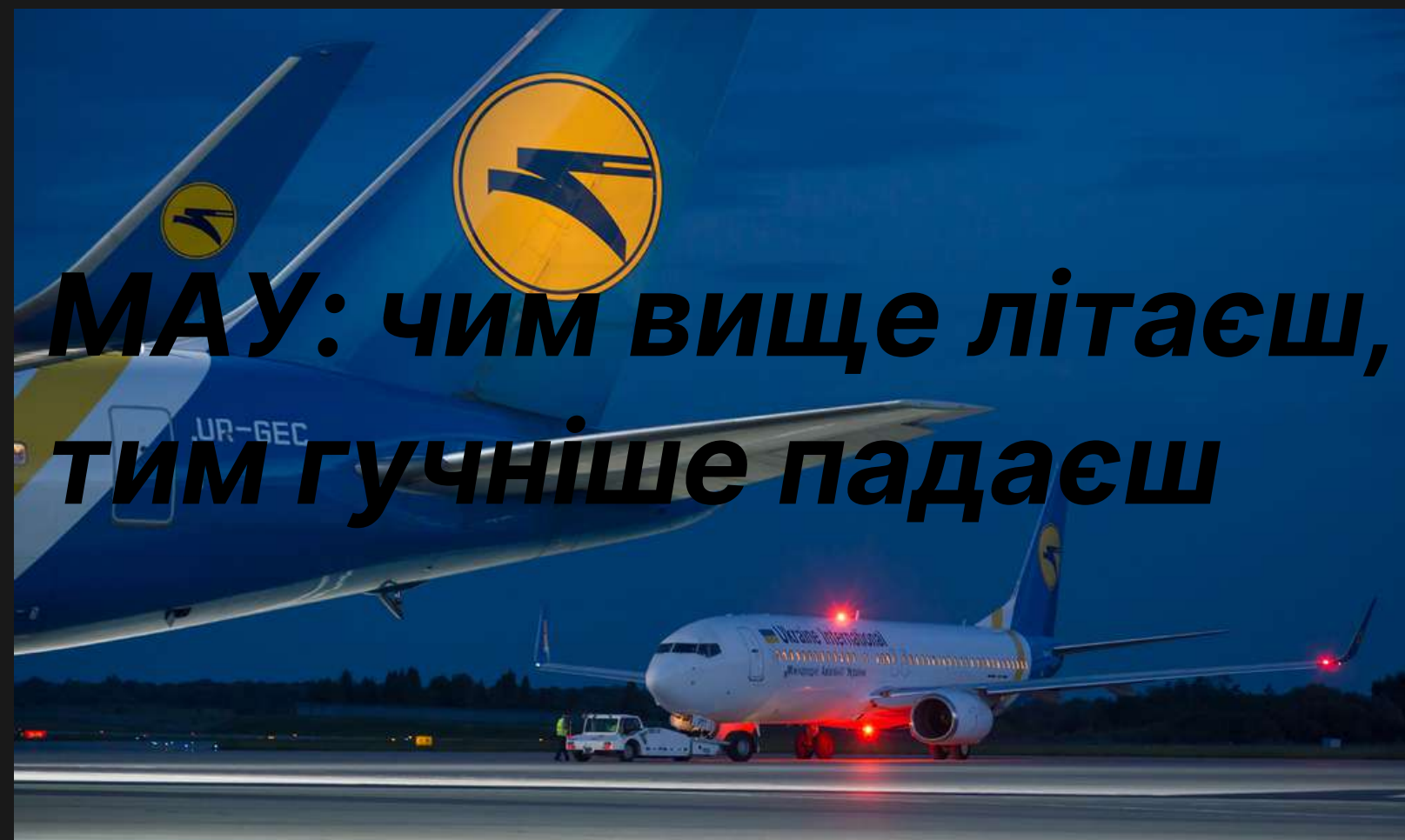
Кількість перельотів бюджетної української авіакомпанії Sky UP у карантинному році впала майже на третину. У 2020 році перевізник виконав 8 745 рейсів, у 2019 році – 12 198 рейсів. Падіння становило 28%.

У 2019 році компанія мала п'ять літаків, а у 2020 році – одинадцять. Тобто можливості для перевезень зросли більш ніж удвічі.

Зменшення виконаних рейсів позначилося на кількості перевезених компанією пасажирів: 1,3 млн проти 1,7 млн у 2019 році.

"На 2020 рік ми планували щонайменше подвоїти пасажиропотік. У результаті ми не виконали заплановане навіть на половину", – повідомив ЕП CEO Sky Up Дмитро Сероухов.

Як це вплинуло на фінансові результати перевізника, у компанії не кажуть. "Ми не готові озвучити фінансові показники. Завершили 2020 рік з обсягами, дуже далекими від тих, на які розраховували в рамках стратегії надзвичайно динамічного розвитку компанії. Наша діяльність, як і більшості пасажирських авіакомпаній, заблокована", – додав Сероухов.

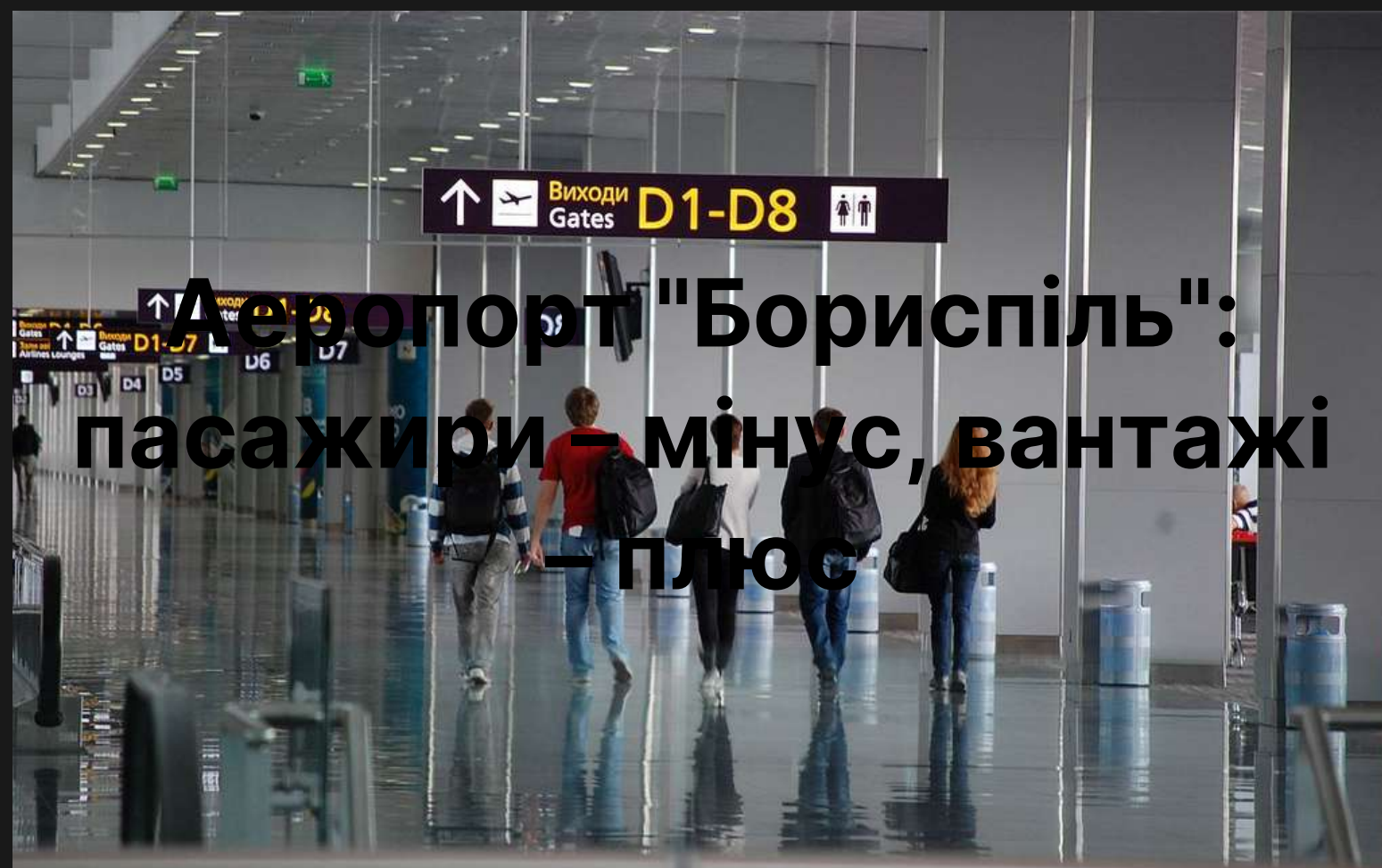


Порівняно з найбільшим авіаперевізником країни Sky UP відбулася легким переляком.

У 2020 році порівняно з попереднім кількістю пасажирів, перевезених компанією Міжнародні авіалінії України (МАУ), упала більш ніж у чотири рази – з 8 млн до 1,8 млн. Авіаційний парк компанії налічує 35 літаків.

На 72% знизилася кількість перельотів. За рік МАУ здійснила близько 17 тис регулярних та код-шерингових рейсів. Правда, ця цифра не враховує чартерні рейси, число яких, як запевняють у компанії, залишилося на докарантинному рівні.

"МАУ перебуває на етапі підбиття фінансових підсумків 2020 року, звіту перед акціонерами та лізингодавцями щодо виконання бюджету та бізнес-плану компанії. На даний момент можна оперувати тільки цифрою, яка раніше була озвучена як плановий фінансовий збиток, – 60 мільйонів доларів", – заявив ЕП президент компанії Євген Дихне.



Аеропорт "Бориспіль": пасажирів – мінус, вантажі – плюс

Скорочення авіаперельотів позначилося на кількості обслуговувань пасажирів на землі. За 2020 рік, включаючи потужні докарантинні січень та лютий, найбільший аеропорт країни обслужив 5,16 млн пасажирів, що на 66% менше, ніж у 2019 році.

При цьому в "Борисполі" майже повністю зник трансферний пасажиропотік, він становив лише 14% від показника 2019 року. У 2020 році було виконано 47 тис рейсів або 42% від показника 2019 року. Регулярними рейсами було перевезено 3,1 млн пасажирів (-73%), нерегулярними – 1,98 млн (-46%).

На фоні зменшення кількості пасажирських рейсів "Бориспіль" зафіксував збільшення кількості вантажних. За 2020 рік аеропорт обслужив 1 653 вантажні рейси проти 1 095 рейсів у 2019 році.

"Хоча карантин майже не поширювався на вантажі та пошту, переважна їх частина мала б доставлятися звичайними пасажирськими рейсами, а їх здебільшого не було. Отже, падіння обсягів перевезень вантажів та пошти у 2020 році становило 18%", – повідомили ЕП представники аеропорту.

Фінансові результати "Борисполя" не розкриваються. У перші місяці введення карантину його представники заявляли, що у 2020 році аеропорт отримає збитки, оцінити масштаб яких планувалося після відновлення польотів.

Власником "Борисполя" є держава, керує підприємством Міністерство інфраструктури.

Плани на 2021 рік – оптимістичні

У Sky Up розраховують на поступове відкриття кордонів із середини року, тому на літо готують масштабну програму.

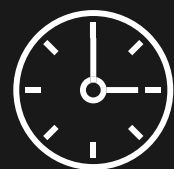
"Як і раніше, у категорії міжнародних перельотів активно розвиваємо європейські напрямки. Завдяки пандемії дещо оновили загальну концепцію. Головна ідея полягає в тому, щоб пасажирам було зручніше планувати подорож не в одне нове місто обраної країни", – повідомив Сєроухов.

МАУ теж планує влітку поступово відновлювати мережу маршрутів. Зокрема, готується запуснути рейси за 43 міжнародними та сімома внутрішніми маршрутами.

Дихне відзначає, що світові тренди авіагалузі не повною мірою реалізуються в Україні, оскільки українці перебувають майже в повній туристичній ізоляції не тільки від європейського співтовариства, а й від східних країн.

Стрімке поширення вірусу COVID-19 призвело до серйозного скорочення робочих місць по всьому світу і в багатьох галузях. Зрозуміло, що авіаційна галузь не виняток, і навіть навпаки - напрямок, що постраждав більше інших. Авіаційні компанії раз у раз, одна за одною оголошували про масові скорочення робочих місць.

Скорочення і ранній вихід на пенсію



Авіакомпанія Lufthansa, в рамках програми реструктуризації, обумовленої фінансовими наслідками пандемії коронавірусу, скоротила не 600, як планувалося раніше, а понад тисячу пілотів. Передбачається, що частина пілотів достроково підуть на пенсію, частина буде переведена на неповну ставку.



American Airlines і United Airlines – почали масштабні скорочення, так і не дочекавшись від Конгресу США рішення щодо продовження програми фінансової допомоги для бізнесу. American Airlines скоротила 19 тисяч співробітників. United Airlines – 13,4 тисяч. Ірландська авіакомпанія Ryanair, найбільший в Європі авіаперевізник-дискаунтер, змушена взимку 20/21 рр. відправити працівників у відпустку без збереження заробітної плати.



Ще в серпні понад 6 000 співробітників (з 25 000) авіакомпанії Singapore Airlines відправлені в неоплачувані відпустки на невизначений термін, щоб допомогти компанії впоратися із труднощами в авіаперевезеннях. Ще понад 1700 співробітників авіакомпанії, включаючи наземний персонал, пілотів і бортпровідників, записалися в якості волонтерів на різні посади в інших організаціях. Австралійська Qantas звільнила 6 тисяч співробітників у межах плану відновлення після пандемії.

Британський авіаційний бізнес постраждав найбільше серед європейських країн

З основних європейських країн пандемія Covid-19 найбільше вдарила по операціях ділової авіації в Великобританії. Згідно зі звітом Європейської асоціації ділової авіації, кількість польотів бізнес-літаків у Великобританії з січня по жовтень цього року була на 37 відсотків нижче, ніж за той же період минулого року.



Британський авіаційний бізнес постраждав найбільше серед європейських країн

Італія уважно стежила за Великобританією, де обсяг операцій знизився на 35 відсотків за перші вісім місяців в порівнянні з тим же періодом 2019 року. У державах Піренейського півострова і у Франції зниження показників знизилося на 33 відсотка, а в країнах Бенілюксу - на 31 відсоток. Скандинавські країни і Швейцарія постраждали від падіння на 27 відсотків, а Австрія - на 26 відсотків. У Німеччині зафіксовано найменшу кількість збоїв в роботі ділової авіації, при цьому обсяг операцій скоротився всього на 25 відсотків у порівнянні з минулим роком.



Авіап перевезення — сфера, де безумовним пріоритетом є безпека. Наслідком пандемії стали нові умови подорожей у всьому світі. Авіап перевізники неухильно дотримуються нових стандартів безпеки, проте варто пам'ятати, що й пасажери мають не лише права, а й обов'язки.

Законодавчо встановлена вимога носити індивідуальні засоби захисту в транспорті поширюється і на пасажирів літаків. При цьому невиконання вимоги залишатися в масці протягом польоту вважається порушенням правил поведінки на борту.

У авіап перевізників насправді багато важелів впливу на пасажирів-порушників: від усного зауваження до вимушеної посадки у найближчому аеропорту, здачі порушника поліції і відмови у авіап перевезенні протягом кількох років.

Заходи безпеки

Авіакомпанії, які продовжують здійснювати перельоти під час карантину, почали блокувати середні місця, щоб між пасажирами було щонайменше одне порожнє місце.

Побоюючись розповсюдження вірусу через їжу, деякі перевізники припинили готувати гарячі страви на борту. Пасажирам пропонують попередньо запаковані бутерброди і закуски.

Заходи безпеки

Наслідки

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) наприкінці березня передбачала, що фінансові втрати авіаліній становитимуть понад 250 млрд доларів, а в середині квітня організація погіршила прогноз втрат до \$314 мільярдів, тобто падіння обороту коштів на 55 % порівняно з 2019 роком. Під загрозою скорочення може опинитися 25 мільйонів працівників.

Через зупинку чи значне обмеження діяльності авіаліній прогнозують, що з великих європейських перевізників лише «Ryanair» і «Wizz Air» зможуть пережити кризу без залучення додаткових кредитів і зростання боргів.

Генеральний директор IATA Александр де Жуньяк прогнозує, що авіалінії, які намагатимуться зберегти відстань між пасажирами за рахунок збереження вільного сидіння між ними, змушені будуть підняти ціни на 50 %, щоб працювати хоча б із мінімальним прибутком.

Відновлення три роки чекає



Галузь авіаперевезень уже не буде такою, як до спалаху коронавірусу. Щоб адаптуватися до нових реалій, перевізники переформатують бізнес-моделі, запровадять інноваційні підходи та змінять технології.

**КАРАНТИН ВБИВАЄ
АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Незважаючи на те, що пандемія Covid-19 завдала збитків ринку авіації, CAE прогнозує глобальний попит на 260 000 нових пілотів протягом наступного десятиліття. Випускаючи пілотний прогноз попиту CAE на 2020-2029 роки, міжнародний фахівець з навчання заявив, що його аналіз показує, що очікувана активність пасажирів, повернеться до рівнів 2019 року в 2022 році і створить «гострий попит» з короткострокової перспективи із потребою приблизно в 27 000 нових пілотів вже до кінця 2021 року. У перші 10 років, попит зросте до 260 000 пілотів.

В одній лише бізнес - авіації CAE прогнозує, що в найближче десятиліття буде потрібно 41 000 нових пілотів. CAE зазначає, що такі прогнози ґрунтуються на тому, що ринок бізнес - авіації зіштовхнеться із "масовим виходом на пенсію" пілотів, оскільки "відсоток пілотів тих що старші за 50 років продовжує зростати в порівнянні із загальною кількістю пілотів всієї галузі цивільної авіації. Нині вік пілотів є непропорційно високим показником. Отже, відродження буде.

Всім здоров'я, сил і терпіння!