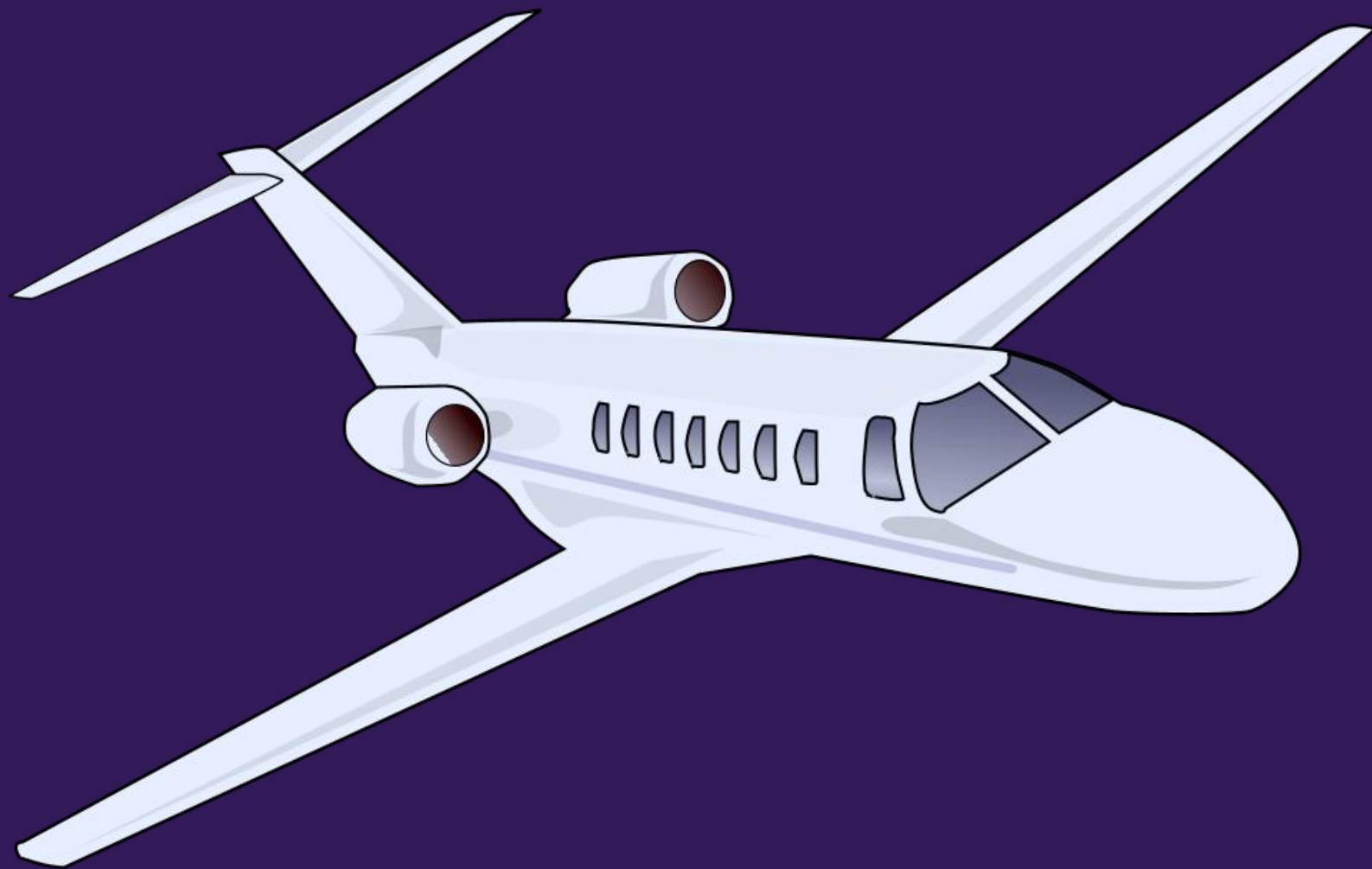


Нові вимоги та реалії авіації в умовах пандемії та після неї.



Підготувала
студентка 317 групи ФТМЛ
Корнійчук Анастасія Іллівна



Ситуація, пов'язана з пандемією Covid-19, так чи інакше зачепила усіх, проте по-різному вплинула на різні галузі економіки. Беззаперечно, найбільше коронакриза вразила авіаційну галузь. Українці негативно позначились на ній такі форс-мажорні обставини, як прийняті навесні Україною та іншими країнами світу рішення щодо припинення авіасполучення та повної заборони пасажирських авіаційних перевезень, а також рішення України про заборону перетинання державного кордону та про тимчасове повне обмеження авіаційних пасажирських перевезень з туристичною метою.

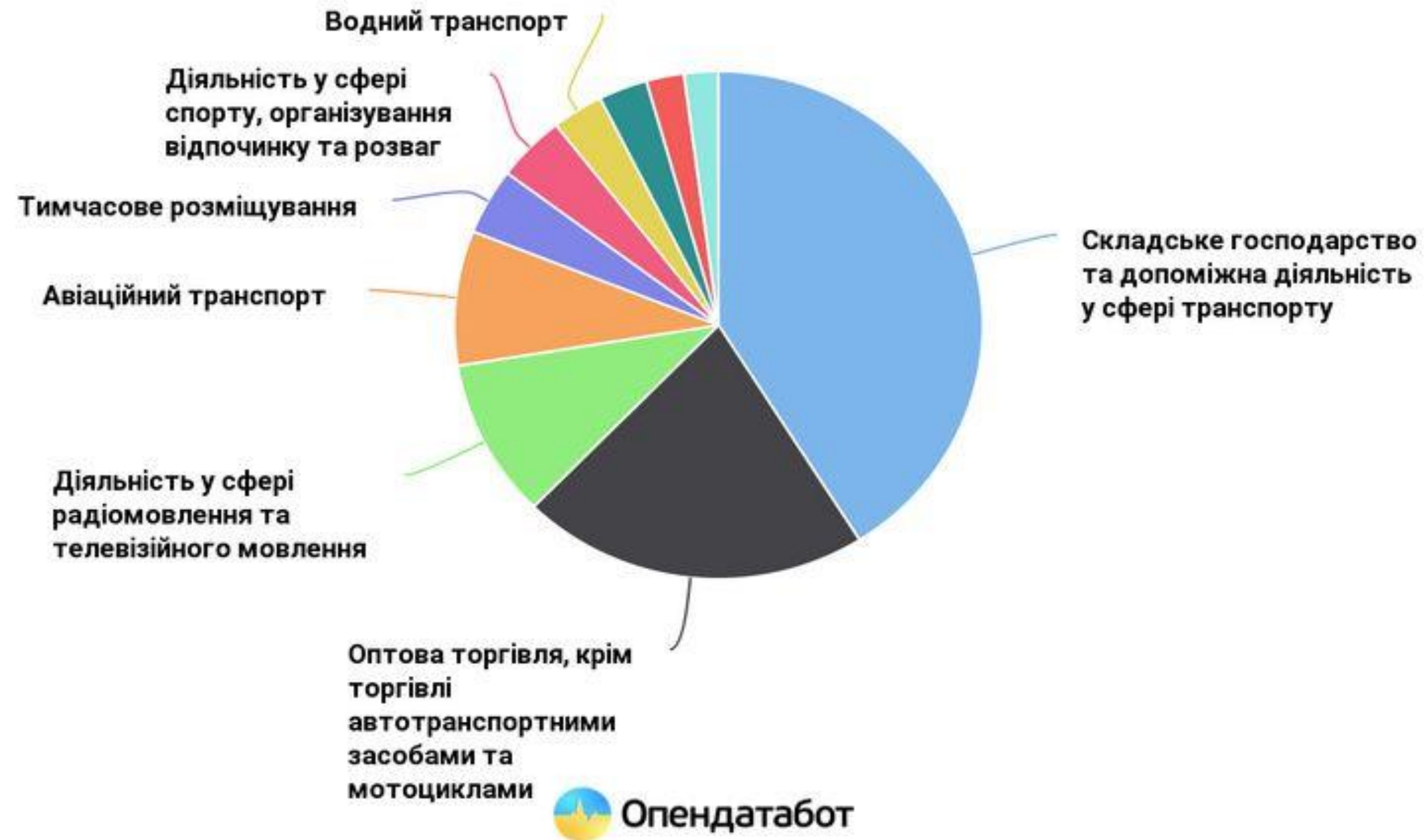


На початку пандемії коронавірусу майже всі світові галузеві організації та перевізники прогнозували, що після зняття карантинних обмежень авіація швидко відновиться. Згодом стало зрозуміло, що вони помилилися. За результатами аналізу Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), загальна втрата доходу світової авіагалузі у 2020 році становила близько 400 млрд дол.

Більшість аналітиків звертають увагу на втрати авіакомпаній, однак страждають не тільки вони. Йдеться і про виробників повітряних суден, технічні компанії, аеропорти, операторів аеронавігації.



Найбільший вплив пандемія здійснила на такі галузі:





Пандемія здійснила великий вплив на авіаційну галузь, адже зменшення (а в окремі періоди і повна відсутність) оборотних коштів авіакомпаній не скасувало необхідності обслуговування повітряних суден та їхнього утримання, технічного огляду, сплати лізингових платежів, заробітної плати персоналу тощо. Державні підприємства та органи також не припинили вимагати погашення та виплати нарахованих податків та зборів.

Тому необхідно було зробити певні кроки, щоб
ВИЖИТИ в даних умовах.

«Втриматися в небі за будь-яку ціну»

Експерти наводять основні кроки, до яких вдалися українські авіаперевізники, щоб пережити коронакризу:



- скорочення авіаційного парку для того, щоб зекономити на обслуговуванні літаків, які простоюють;
- скорочення частини штату: передовсім бортпровідників та обслуги;
- пошук способів здешевлення зборів в аеропортах та інших витрат;
- переорієнтація з регулярних рейсів на евакуаційні та на чартери до країн, які продовжують приймати українських туристів;
- використання пасажирських літаків для термінових вантажних перевезень.

Авіації під час пандемії COVID-19 необхідно : адаптуватись

Обставини, що викликали необхідність впровадити обмеження пасажирських перевезень в Україні та світі, змусили представників галузі пристосовуватись до реалій сьогодення. Ситуація, спричинена боротьбою з пандемією, призвела до необхідності оперативного переформатування в організаційній діяльності, змін в організації виробництва послуг тощо. У 2020 р. стало очевидно, що вижити на ринку зможе той, хто зуміє швидко пристосуватися до нових реалій, впровадити нові сервіси, запровадити нові напрями діяльності.



Забезпечити безпеку

Авіаперевезення — сфера, де безумовним пріоритетом є безпека. Наслідком пандемії стали нові умови подорожей у всьому світі. Авіаперевізники 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 авіаперевізників насправді багато важелів впливу на пасажирів-порушників: від усного зауваження до вимушеної посадки у найближчому аеропорту, здачі порушника поліції і відмови у авіаперевезенні протягом кількох років.



Повернення коштів за скасовані рейси

Однією з найбільш обговорюваних тем, що стосуються авіації, на час пандемії, є повернення коштів за скасовані авіаперевезення.



За умов пандемії перед авіакомпаніями постав складний вибір — повернути все і збанкрутувати чи знайти шляхи для врегулювання надскладної ситуації у межах правового поля. Майже всі вітчизняні авіаперевізники опинились сам на сам зі своїми зобов'язаннями перед пасажирами та пошуками варіантів забезпечення їх виконання. Це і ваучери на поїздки після завершення карантину номіналом до 120% від сплачених коштів, і промокоди на послуги перевізників, і впровадження особистого балансу пасажира, на якому зберігаються всі сплачені авіаперевізнику кошти.

Вплив пандемії на Sky

UP

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%. Це при тому, що 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.



МАУ в умовах пандемії

Порівняно з найбільшим авіаперевізником країни Sky UP відбулася легким переляком. У 2020 році порівняно з попереднім кількість 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.

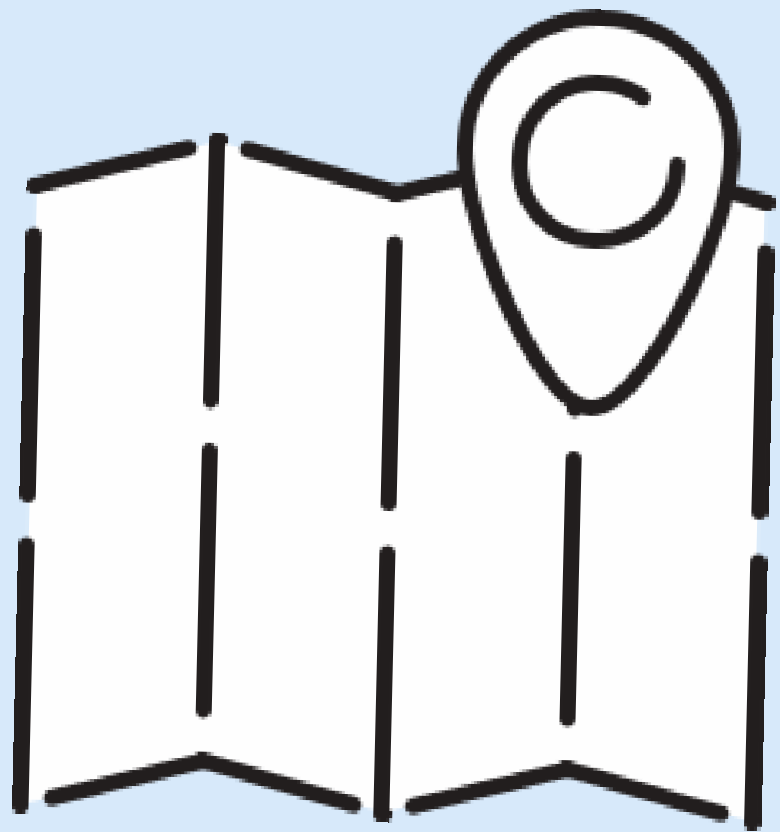




Аеропорт "Бориспіль"

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.

Плани на 2021 рік – оптимістичні



У Sky Up готують 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 Сероухов. Компанія запланувала регулярні авіарейси за 20 напрямками: Франція, Італія, Греція, Чехія, Грузія, Іспанія, Болгарія, Кіпр, Вірменія, Албанія, Туреччина, Ізраїль, Португалія, Словаччина, Польща, Німеччина, Данія, Йорданія, Швеція, Сербія і Нідерланди. "За цими напрямками поступово готуємося відкривати понад 60 маршрутів з Києва та регіонів", – наголосив Сероухов.



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. "МАУ має транзитну модель оперування з хабом у "Борисполі", тому ми меншою мірою залежимо від цих обмежень. Близько 50% наших пасажирів – іноземці. Велика частина з них не потрапляє на територію України, користуючись трансферною зоною аеропорту для пересадки. Водночас, пасажирів point to point на регулярних рейсах з вильотом з України будуть відновлюватися вкрай повільно", – наголосив Дихне.

Час на відновлення

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.

За словами Дихне, підрахунки аналітиків показують невтішні результати. "У тих країнах, де авіаторів почують і не залишать наодинці з проблемами, пасажиропотік рано чи пізно відновиться до рівня 2019 року, що допоможе відновитися економіці", – заявив президент МАУ. Він припускає, що середній європейський "докарантинний" пасажиропотік може бути досягнутий не раніше 2024 року. Представники аеропорту "Бориспіль" з ним солідарні. За їхніми словами, попри масштабну державну підтримку, надану багатьма країнами їх авіакомпаніям та аеропортам, відновлення до показників 2019 року триватиме до 2024 року.

