

Нові вимоги та реалії авіації в умовах пандемії та після неї

**Виконала:
Студентка групи ЗД-305
Факультету транспорту,
менеджменту та логістики
Власенко Анна**

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 %.

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 давали можливість перенести політ навіть на 2022 рік.

На даному фото зображено напівпорожній літак із Пекіна до Лос-Анджелеса (15 березня 2020).



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 опинилися 25 мільйонів працівників.

Міжнародна рада аеропортів (ACI) підрахувала, що річний пасажиропотік в аеропортах світу за підсумками 2020 року зменшився на 38,1 % (3,6 млрд пасажирів), а на рівень 2019 року галузь вийде не раніше від кунця 2021 – середини 2022 року.

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



Заходи безпеки

Після початку пандемії на літаках до і з напрямків найбільшого розповсюдження вірусу екіпаж почав носити маски, в аеропортах і на борту літака пасажирів вимірюють температуру, пасажирів роздають антибактеріальні серветки, а до/після рейсів салони літаків додатково дезінфікують.

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.



Збитки авіакомпаній і повернення квитків

У випадку масового повернення коштів за квитки і низького попиту на звичний час отримання прибутку — літній сезон — авіакомпанії ризикують опинитися в скрутній фінансовій ситуації. Тому перевізники намагаються пропонувати альтернативу поверненню коштів: безкоштовне перебронювання на пізнішу дату, ваучер на знижку чи інші акційні пропозиції. Британські «British Airways», «easyJet», «Jet2», «TUI Airways» і «Virgin Atlantic» звернулися до влади з проханням дозволити тимчасово відтермінувати процес повернення квитків. Такі великі гравці на світовому ринку як «Air France», KLM, «Lufthansa» і «United Airlines» штучно ускладнюють процедуру отримання коштів за квитки, намагаючись заохотити пасажирів тимчасово заморозити бронювання і зберегти квиток із можливістю перенесення дати вильоту.

На фото літаки голландської KLM припарковані на злітній смозі, березень 2020 року.



Країни

1. Китай: від 25 січня до 14 лютого 2020 року повітряний пасажиропотік у Китаї зменшився на 75 % порівняно з аналогічним періодом 2019 року. Місцевий лоукостер «Spring Airlines» почав пропонувати постійним клієнтам квитки від \$4, а «Shenzhen Airlines» (дочірня компанія «Air China») знизила ціну на деякі напрямки в понад 10 разів. Китайські авіалінії могли сміливо йти на такі кроки, бо значна частина з них отримує державні субсидії на обслуговування найпопулярніших маршрутів. З огляду на спалах захворювання закордоном, 26 березня Адміністрація цивільної авіації Китаю ухвалила рішення, що кожна китайська авіалінія має право здійснювати до кожної окремої країни тільки один рейс на тиждень. Поступово країна оговталася від першої хвилі хвороби і наприкінці квітня авіаційний пасажиропотік у Китаї уже становив близько 65-70% відповідного показника 2019 року.

Країни

2. Норвегія, за даними «Євроконтролю», найменше обмежила повітряне сполучення серед усіх європейських країн — у квітні кількість рейсів там зменшилась на 64% порівняно з попереднім роком (в інших країнах цей показник становив понад 80%).
3. ОАЕ: 25 березня влада закрила всі польоти до, з і через ОАЕ на два тижні.
4. США: 27 березня президент Дональд Трамп підписав закон про надання економіці допомоги в розмірі 2,2 трильйона доларів, із яких \$61 млрд призначено для авіаційної галузі у вигляді грошової допомоги, позик, а також зменшення чи звільнення від податків. Через зниження попиту на авіаквитки 8 провідних авіакомпаній країни звільнять 100 тисяч працівників і зменшать кількість літаків на 900, як передбачають аналітики інвестиційної компанії «Cowen».

Статистика

Європейське відділення Міжнародної ради аеропортів оцінило, що наслідки від пандемії коронавірусу в 14 разів більші, ніж від глобальної фінансової кризи 2008-2009 років.

«Євроконтроль» повідомив, що впродовж другої половини березня та першої половини квітня кількість рейсів зменшувалась, поки 13-16 квітня не досягнула мінімуму — 10-11% порівняно з аналогічним періодом торік. Відтак кількість польотів поступово збільшується.



Вантажні перевезення

Вантажні перевезення не зазнали настільки великих втрат як пасажирські. Наприклад, у березні світовий попит на вантажні перевезення зменшився на 15,8%, тоді як попит на пасажирські перевезення впав на 52,9%. На основі прогнозів COT експерти IATA кажуть, що об'єми карго-перевезень за підсумками 2020 року впали щонайбільше на 14-31%, що значно менше, ніж відповідні показники пасажирських перевезень.



Вплив пандемії на авіацію України

Українська авіація за першу декаду коронакризи втратила до 90 трафіку. Коли повітряний рух частково відновився, то пасажиропотік все одно був на 65% менший, ніж в аналогічний період минулого року. Вантажні перевезення небом почуваються значно краще – їхнє падіння було приблизно на 20%, і вантажний трафік частково компенсував втрату пасажирського. Прогнозувати, в якому стані українська авіація увійде в наступний рік, складно. Але вона точно не отримувала допомоги від влади, на відміну від авіаперевізників ЄС та США. Хтось каже, посилаючись на урядові розрахунки, що наслідком такої підтримки стануть втрати для бюджету. Але розрахунки ринку свідчать: без цього ринок авіаперевезень в Україні буде закриватися.



Вплив пандемії на авіацію України

Криза застала українську авіацію в значно менш розвиненому стані, ніж у сусідніх країнах. Так, у Польщі, населення якої приблизно дорівнює українському, авіаційний трафік через аеропорти у 2019 році становив 60 мільйонів пасажирів, тоді як в Україні – 24 мільйони. При цьому внутрішні польські рейси перевозять у 5-7 разів більше людей, ніж внутрішньоукраїнські, наводить приклад Кирило Новіков.

Оскільки, на відміну від світових «гігантів», українські авіаперевізники не отримували пільг та дотацій, тому були вимушені демонструвати дива адаптації: про це говорять і незалежні фахівці, й самі авіакомпанії.



Як підтримати українські авіаперевезення?

- Прямі, передовсім державні, інвестиції в галузь.
- Кредитні канікули на увесь час кризи.
- Зменшення податкового навантаження. Цей крок, а також два попередніх використали західні уряди для підтримки авіатранспорту.
- Скасування ПДВ на місцеві рейси.
- Скасування або зменшення акцизів на авіаційне пальне.
- Диверсифікація поставок авіапального, або ж стимулювання його власного виробництва. Про цей крок, а також про два попередніх український уряд просять самі ж авіаперевізники.

«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.

Причому на чартерні (нерегулярні) рейси переорієнтувалися майже всі українські авіакомпанії. На евакуаційні рейси (на початку пандемії) – «МАУ» та SkyUp, на вантажні перевезення – SkyUp.

Висновки

Економічні, соціальні та медичні наслідки для авіаційного сектору далекосяжні, і пандемія COVID-19 продовжуватиме впливати на авіаційний бізнес, пасажирів та аеропорти в найближчі роки.

Сьогодні вихід на ринок може здаватися простішим, але утриматися новим авіакомпаніям буде набагато складніше.

Ймовірно, пройде ще два роки, перш ніж попит пасажирів та доходи авіакомпаній повернуться на докризовий рівень. Майбутня авіаційна галузь точно матиме інший вигляд, ніж до пандемії.

The background is a light gray color with a repeating pattern of faint, white line-art icons. These icons include various educational and scientific symbols: books, a DNA double helix, a pencil, a paper airplane, a globe, a planet with rings, a leafy branch, a fruit, a ruler, a microscope, and stars. The text "Дякую за увагу!" is centered in a bold, black, sans-serif font. The top-left and bottom-right corners of the image feature decorative, wavy shapes in red and dark blue.