

ДИПЛОМНА РОБОТА

магістр

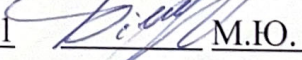
Освітній рівень

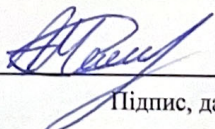
Галузь знань 29 Міжнародні відносини
Шифр і назва галузі знань

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини
Шифр і назва спеціальності

Освітня програма Міжнародні економічні відносини

на тему: «Еволюція глобальних авіаперевезень у періоди криз»

Виконав: студент 2 курсу, група МЕВм -23-1  М.Ю. Бідюк
Підпис Ініціали, прізвище

Керівник: д.е.н., професор  6.12.24 А.О. Мельник
Підпис, дата Ініціали, прізвище

До захисту допускаю:
Зав. кафедри МЕВ д.е.н., професор  Д.М. Васильківський
Підпис Ініціали, прізвище

9 12 2024 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КРИЗОВИХ УМОВАХ.....	9
1.1. Теоретичні підходи до сутності економічних криз.....	9
1.2. Причини криз, їх роль та значення в сучасних економічних системах...	15
1.3. Найбільші кризи в авіації: ретроспективний аналіз.....	29
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КРИЗОВИХ УМОВАХ.....	34
2.1. Глобальні закономірності розвитку авіаційних перевезень.....	34
2.2. Розвиток міжнародних авіаційних перевезень за регіонами світової економіки.....	46
2.3. Сучасні ризики та загрози світовому авіатранспортному сектору.....	58
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ	68
3.1. Світовий досвід підтримання авіатранспортного сектору в кризових умовах.....	68
3.2. Шляхи відновлення авіасполучення України після війни.....	73
3.3. Реалізація стратегії відновлення міжнародних авіаційних перевезень України в післявоєнний період.....	85
ВИСОВКИ.....	91
СПИСОК БІБЛОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..	94

ВСУП

Актуальність теми дослідження. Повітряний транспорт життєво важливий для сучасної світової економіки. Він забезпечує сполучення між країнами, які служать віртуальними мостами для безперервності потоків пасажирів і вантажів. Будучи найшвидшою глобальною транспортною мережею, повітряний транспорт сприяє зв'язкам між підприємствами, урядами та людьми, стимулюючи міжнародну торгівлю, міжнародну інвестиційну діяльність, розвиток туристичної сфери й подорожей, серед інших ключових видів економічної діяльності. Розвиток з'єднаності країн покращує економічні результати світового господарства.

Водночас, авіатранспортний сектор, як ключовий сегмент світового транспортного ринку, неодмінно стикається з численними викликами, зокрема з загрозами та ризиками, кризовими ситуаціями, які можуть виникати з різних причин – від економічних та соціальних до природних катастроф і глобальних пандемій.

Питанням дослідження природи сучасних криз та пошуку ефективного інструментарію їх запобігання присвячено наукові напрацювання таких вчених, як В.Будкін, А.Гальчинський, В.Геєць, К.Ерроу, Ф.Кідланд, Д.Лук'яненко, Ю.Пахомов, Е.Прескот, Н.Татаренко, Дж.Тобін, А.Філіпенко та інші. Особливості розвитку авіатранспортного сектору в кризових умовах вивчали О.Ареф'єва, Д.Бугайко, М.Висоцька, А.Гуріна, О.Кириленко, М.Корж, І.Набок, З.Пічкурова, Л.Побоченко, О.Попович, А.Прокоп'єва, М.Ричка, К.Сидоренко, З.Соколова, О.Степанов та інші. Кризові умови значно впливають на розвиток і функціонування авіаційної індустрії, тому результати кваліфікаційної роботи набувають особливого значення в контексті сучасних реалій, оскільки повітряний транспорт стикається з найбільш значущими викликами, що ставлять під сумнів його стійкість та рентабельність.

Метою кваліфікаційної роботи є обґрунтування стратегічного розвитку міжнародних авіаційних перевезень України на основі дослідження світового досвіду підтримання авіатранспортного сектору в кризових умовах.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити низку **завдань**:

- вивчити сутність економічних криз;
- дослідити причини криз, визначити їх роль та значення в сучасних економічних системах;
- описати найбільші кризи в авіації в історичному ракурсі;
- проаналізувати глобальні закономірності розвитку авіаційних перевезень;
- розглянути особливості розвитку міжнародних авіаційних перевезень за регіонами світової економіки;
- охарактеризувати сучасні ризики та загрози світовому авіатранспортному сектору;
- дослідити світовий досвід підтримання авіатранспортного сектору в кризових умовах;
- визначити шляхи відновлення авіасполучення України після війни;
- обґрунтувати стратегію відновлення міжнародних авіаційних перевезень України в післявоєнний період.

Об’єкт дослідження: світовий ринок авіаційних перевезень.

Предмет дослідження: процеси розвитку міжнародних авіаційних перевезень в кризових умовах.

Методологія дослідження. Методологічною базою дослідження стали наступні методи: історико-логічний і аналітико-порівняльний методи для вивчення сутності економічних криз; метод класифікації для визначення причин криз, їх ролі та значення в сучасних економічних системах; графічні та табличні методи для різностороннього і наочного представлення інформації; статистичний підхід для аналізу показників світового і українського ринків авіатранспортних послуг; системний підхід для комплексного дослідження всіх складових проблем розвитку авіатранспортного сектору в світі та Україні; абстрагування для відсіювання неважливої інформації; формалізований підхід для незалежного розгляду проблематики з усіх сторін, зокрема ретельного аналізу сучасного стану та тенденцій розвитку авіатранспортного сектору в Україні та світі в кризових умовах; індукція та дедукція для пошуку нових ідей у напрямку формулювання стратегічних напрямів відновлення міжнародних авіаційних перевезень України в післявоєнний період;

аналіз та синтез для формування висновків та рекомендацій.

Теоретичну основу роботи склали економічні дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених. Фактологічною та статистичною основою стали щорічні звіти Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), Міжнародної ради аеропортів, Світового банку (СБ), Міжнародного валютного фонду (МВФ), Світової організації торгівлі (СОТ), Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), статистичні збірники Державної авіаційної служби України.

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 88 найменувань на дев'яти сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КРИЗОВИХ УМОВАХ

1.1. Теоретичні підходи до сутності економічних криз

Науковцями встановлено, що економічні кризи є частиною розвитку світового господарства. Спостереження за історією світової економіки підтверджують, що періодичність економічних криз є невід'ємним складником її функціонування. Вони можуть виникнути з різних причин і мати серйозний вплив на соціальний та економічний розвиток країни. Однак, не зважаючи на різноманітність інструментів аналізу, прогнозування та реагування, виникнення економічних криз залишається дискусійним. Дослідження причин та станів економічних криз є актуальним завданням для розуміння їхнього виникнення і запобігання в майбутньому.

Проблематика виникнення економічних криз є предметом дослідження багатьох вчених. Як закономірне явище та обов'язковий атрибут розвитку економічної системи кризи вивчали Дж. М. Кейнс, М. Кондратьєв, П. Кругман, К. Маркс, Л. Мізес, Д. Рікардо, П. Самуельсон, М. Туган-Барановський, Ф. Хайєк, Р. Дж. Хоутрі, Й. Шумпетер та ін. Фундаментальні наукові напрацювання щодо виявлення природи сучасних криз та пошуку ефективного інструментарію їх запобігання в економіці розвинених країн не втрачають своєї актуальності, це дослідження таких видатних вчених, як: Дж. Тобін, К. Ерроу, Дж. Штігліц, Ф. Кідланд та Е. Прескот. Серед вітчизняних науковців, які займалися дослідженням даної проблематики і зробили значний внесок у вирішення окремих її аспектів, варто відмітити В. Будкіна, А. Гальчинського, В. Гейця, А. Гончарука, В. Василенка, Д. Лук'яненка, Ю. Пахомова, А. Філіпенка та інших.

Термін «криза» походить від грецького слова «krisis», означає – вихід, розв'язання конфлікту. В такому значенні дефініція знаходить своє застосування в роботах Гіппократа. Більш конкретне формулювання надано Р.Козеллеком, який

зазначив, що криза – це ледве вимірний переломний момент, при якому рішенням є або смерть, або життя [40].

У теорії та практиці існує низка альтернативних визначень кризи. У найзагальнішому розумінні термін «криза» означає небажану та несподівану ситуацію, яка завдає прихованої шкоди окремим особам, організаціям або суспільству. Криза – це [62]:

- серйозна загроза основним структурам або фундаментальним цінностям і нормам системи, яка в умовах браку часу та вкрай невизначених обставин вимагає прийняття життєво важливих рішень;

- подія з низьким рівнем ймовірності та сильним впливом, яка загрожує життєздатності організації та характеризується невизначеністю щодо причини, наслідків і способів розв’язання, а також необхідністю швидкого прийняття рішення;

- шкідлива подія або низка подій, які вказують на те, що виникли умови, які перевищують здатність організації впоратися із завданням, породжуючи наслідки, які можуть вплинути на значну частину організації;

- раптові зміни, які призводять до термінової проблеми, що потребує негайного вирішення;

- будь-яка подія, яка може завдати серйозної шкоди людям, репутації або стану організації;

- нестабільність з вираженою можливістю небажаного результату;

- будь-яка ситуація, яка створює ризик ескалації, заважає нормальній діяльності організації, ставить під загрозу імідж і отримання прибутку [47].

Кризи є складником економічного розвитку, що емпірично доведено в теорії циклів австрійського економіста Й. Шумпетера [48]. Відповідно до теорії циклічності економічного розвитку ультракорткі цикли Дж.Кітчїна (тривалістю 3-5 років) узагальнюються короткими циклами К.Жугляра (тривалістю 8-10 років), далі узагальнюються за допомогою гіперциклів Коваля (приблизно 20 років) і довгострокових циклів Н. Кондрат'єва (40-60 років). Враховуючи різновиди причин циклічного відтворення і виникнення макро- і мікрокриз, вчені запропонували наступні різновиди циклів (рис. 1.1):

Цикли Кондратьєва	<ul style="list-style-type: none"> • Довгохвильові цикли тривалістю 40–60 років; їх сутність полягає в радикальних змінах технологічних баз суспільного виробництва та його структурній перебудові
Цикли Ковалєва	<ul style="list-style-type: none"> • Тривалість коливається в діапазоні 20 років, а результатом є зміни у відтворювальній структурі виробництва
Цикли Жугляра	<ul style="list-style-type: none"> • Їх періодичність становить 8-10 років і є результатом взаємодії різних грошово-кредитних факторів
Цикли Кітчіна	<ul style="list-style-type: none"> • Тривалість 3-5 років, виникають як наслідок динаміки відносної величини запасів товарноматеріальних цінностей на підприємствах
Часткові господарські цикли	<ul style="list-style-type: none"> • Тривалість 1-12 років, виникають внаслідок коливань інвестиційної активності

Рис. 1.1. Різновиди циклів відтворення і виникнення макро- і мікрокриз

Примітка. Побудовано автором за даними [55].

Циклічність закономірностей розвитку економіки зумовлює характерні ознаки кожної фази економічного циклу: криза, депресія, поживлення, піднесення (рис. 1.2):

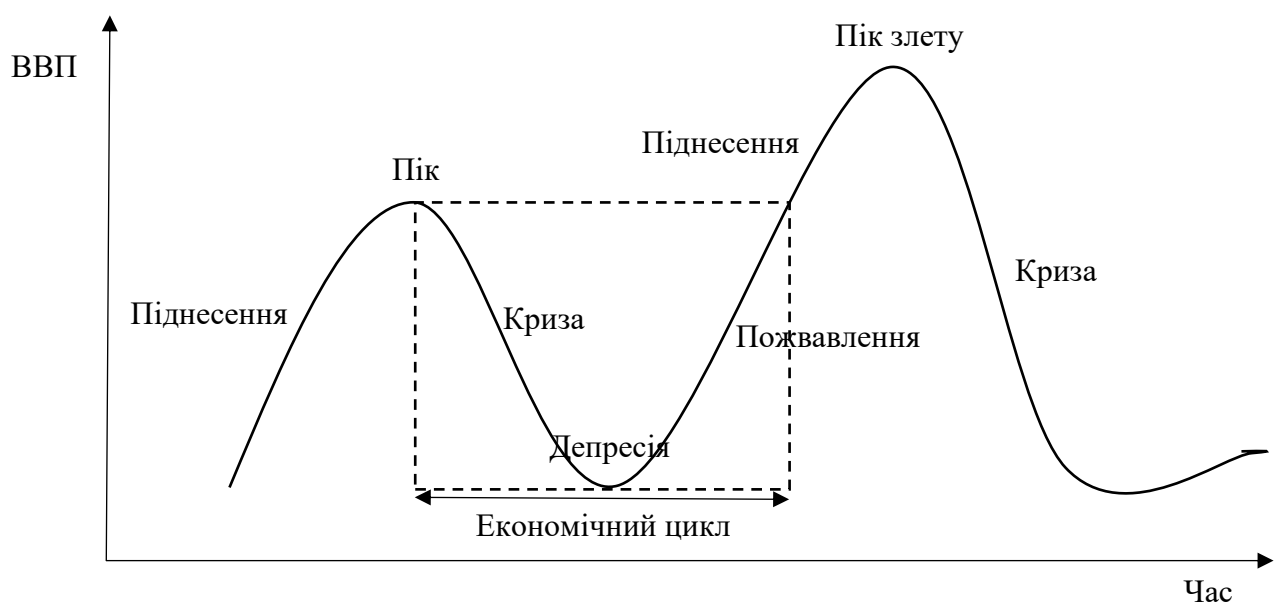


Рис. 1.2. Послідовність та взаємозв'язок фаз економічного циклу [30]

Фаза кризи характеризується скороченням ділової активності, спадом виробництва, як наслідок – порушення макроекономічної рівноваги, безробіття, збільшення темпів інфляції. Наступна фаза економічного циклу – депресія – характеризується застоєм економічної активності, що виражається в збереженні високого рівня безробіття, однак призупиняються інфляційні процеси, стабілізується виробництво, відбувається перетік капіталу у більш перспективні ніші, починають відновлюватися господарські зв'язки. Фаза депресії переходить в стадію відновлення економіки, яка характеризується поживаленням ділової активності, модернізацією виробництва, підвищенням рівня заробітної плати, прибутків на вкладений капітал тощо. Фаза піднесення (пік ділової активності) характеризується економічним зростанням порівняно з докризовим періодом, повною зайнятістю, виробництвом, розгалуженістю торговельної мережі. Однак ділова активність з часом скорочується і провокує наступну фазу – кризу.

Насьогодні науковці виокремлюють економічні, соціальні, організаційні, психологічні, технологічні та інші види криз відповідно до структурних відносин в соціально-економічній системі. В структуру економічних криз також входять фінансові кризи – це кризи грошового вираження економічних процесів. Соціальна криза виникає в умовах загострення протиріч між різними соціальними групами населення або їх об'єднаннями. Даний вид кризи як правило є наслідком економічних криз. Криза, яка зачіпає всі аспекти функціонування та розвитку суспільства, називається політичною кризою, але через певний період часу може перетворитися на економічну. Наслідком соціальних та економічних змін є психологічні кризи. Психологічні кризи проявляються як правило у вигляді стресу, який набуває масового характеру: це почуття непевності, паніки, страху за майбутнє, незадоволеністю роботою, правовою захищеністю, соціальним станом тощо. Технологічна криза є наслідком кризи нових технологічних ідей в умовах постійно вираженої потреби в новітніх технологіях. Технологічна криза може проявлятися під виглядом кризи науково-технічного прогресу.

Відповідно до завдань кваліфікаційної роботи розглянемо більш детально сутнісні характеристики економічних криз (табл. 1.1):

Таблиця 1.1

Сучасні наукові підходи до трактування поняття «економічна криза»

Джерело	Трактування сутності поняття
1	2
Бартон Л. (1993)	Криза – широкомасштабна, непередбачена подія, яка веде до потенційно негативних результатів. Ця подія та її наслідки можуть завдавати серйозної шкоди всій організації (працівникам, продукції, зв'язкам, фінансам та репутації) [35]
Воронкова В. Г., Беліченко А. Г., Попов О. М. та ін. (2006)	Криза – об'єктивне явище в соціально-економічній системі, в основі функціонування та розвитку якої лежить керована діяльність людини [4, с. 186]
Чернявський А. Д. (2007)	Криза – це переломний етап функціонування будь-якої системи, коли вона піддається впливу, що потребує якісно нового реагування [33, с. 4]
Іванюта С. М. (2007)	Криза – це складний загострений стан, різкий перелом або занепад [8, с. 283]
Мочерний С. В. (2009)	Криза – основна фаза періодичного економічного циклу, різке погіршення економічного становища в країні (значний спад виробництва, масові банкрутства, значне зростання рівня безробіття, фінансово-кредитна криза, падіння цін, зростання відсоткової ставки та інше) [14, с. 125]
Барановський О. І. (2009)	Криза – це фактично точка біфуркації, яка містить у собі потенційну можливість як деструктивного, так і конструктивного характеру [2, с. 45]
Дацюк І.В. (2010)	Криза – об'єктивний процес, що призводить до оптимізації системи або до її знищення у разі неспроможності адаптуватися до нових умов та розвиватися, адже це ставлення ґрунтується на діалектичній єдності основних тенденцій в існуванні системи – сталого функціонування та розвитку, що поступово змінюють одна одну [7, с. 165-170]
Ткаченко А.М., Слезь О.П. (2010)	Криза – це широкомасштабна, непередбачена, переломна подія, яка приводить як до негативних наслідків у господарській діяльності (що зумовлюють розбалансування системи підприємства), так і до позитивних наслідків, які підвищують ефективність діяльності підприємства, приводячи в дію трансформаційні сили, що сприяють його еволюції [29, с. 61]
Бутко М. П., Матренко С. О. (2011)	Криза – це закономірний етап у функціонуванні будь-якої системи, що може бути спричинений факторами впливу внутрішнього або зовнішнього середовища, кардинальними змінами у світовій економіці, що вимагає від системи суттєвого корегування або навіть, повної зміни концепції свого розвитку [3, с. 4]
Остапишин Т. П., Коптюх О. Г. (2013)	Криза – це порушення рівноваги в розвитку економічної системи, яке призводить до змін форми її організації, до її переходу у новий стан або припинення існування [58, с. 115]

1	2
Маковоз О. В., Авагімов А. А. (2014)	Криза – це такий стан системи, за якого відбувається динамічна безповоротна трансформація її елементів, втрата звичних зв'язків та порушення збалансованості системи; економічна криза – це таке порушення економічних зв'язків та пропорцій, за якого неможливе подальше існування соціальної системи у попередньому вигляді [13, с. 220]
Кучінка Т. В. (2015)	Криза – це об'єктивний, цілеспрямований і закономірний процес змін, в основу якого покладено незворотність, спадковість та цілеспрямованість [12, с. 30]

Примітка: складено автором за матеріалами [2-4; 7-8; 12-14; 29; 33; 35; 58].

Сучасний видатний економіст, лауреат Нобелівської премії з економіки Пол Кругман, автор книги «Вихід з кризи €!» (пер. з англ.), що вийшла у 2012 році [42], досліджує орієнтири та напрями виходу з криз. Науковець стверджує, що нестабільність економічної системи залежить від кризи платіжного балансу, кризи державного боргу та боргової кризи приватних позичальників. На його думку, першочерговою причиною кризи є нездатність уряду контролювати обсяги дефіциту бюджету; поясненням є фундаментальний зв'язок між бюджетною політикою та фіксованим обмінним курсом.

Відомий американсько-ліванський економіст-математик Насім Ніколас Талеб, автор концепції «чорного лебедя» [27], пояснює виникнення криз з випадковими і непередбачуваними подіями у функціонуванні окремих фінансових інструментів, помилками в економічній політиці або кризовими очікуваннями економічних агентів, впливом новин на подальші економічні події тощо. Вивчаючи проблеми випадковості і ймовірності в світовій економічній системі, вчений пропонує позицію «антикрихкості», тобто не ігнорувати наявність «чорних лебедів», натомість усвідомити ймовірність їх появи та почати заздалегідь готуватися і розвивати систему, готувати до зіткнення з хаосом, що у підсумку знизить наслідки криз.

Український вчений Анатолій Гальчинський аналізує світові кризи в контексті сучасних глобальних цивілізаційних трансформацій. З цих позицій Гальчинський А.С. обґрунтовує системні чинники криз, розкриває їх інформативну функцію, конструктивну роль в інноваційному оновленні суспільних процесів. Науковець акцентує увагу на новітніх тенденціях, що характеризують циклічність

світового розвитку [5].

Вчений Антон Філіпенко при дослідженні світових криз приділяє значну увагу внутрішнім причинам, тобто недосконалості економічного розвитку і політичній зрілості в окремих країнах [31]. На його думку, міжнародна економічна політика є основним механізмом реалізації глобальних трансформацій в умовах поглиблення процесів інтернаціоналізації, транснаціоналізації та глобалізації економічного розвитку. Продумана та збалансована міжнародна економічна політика дозволяє знімати гострі суперечності, що виникають у світовому співтоваристві, підтримуючи глобальну економічну рівновагу.

Професори Геєць В. М. та Гриценко А.А. в своїх наукових дослідженнях проблем економічного зростання в контексті світових економічних криз зазначають, що політика суворої економії скорочує сукупний попит і заганяє економіку в рецесію, призводить не до поліпшення ситуації, а навпаки – до її погіршення. Вчені вважають, що головною перешкодою в пошуках виходу з кризи є неадекватність існуючих механізмів введення грошей в економіку, економічним реаліям, які істотно змінилися [56].

Таким чином, сучасні наукові погляди характеризують кризу як компоненту розвитку економічної системи, однак яка, окрім рецесії та депресії, за певних умов слугує драйвером її оновлення.

1.2. Причини криз, їх роль та значення в сучасних економічних системах

Причинами економічних криз виступають різноманітні аспекти, починаючи від фінансової нестабільності економічної системи, закінчуючи природними катастрофами. Розглянемо більш детально (рис. 1.3):

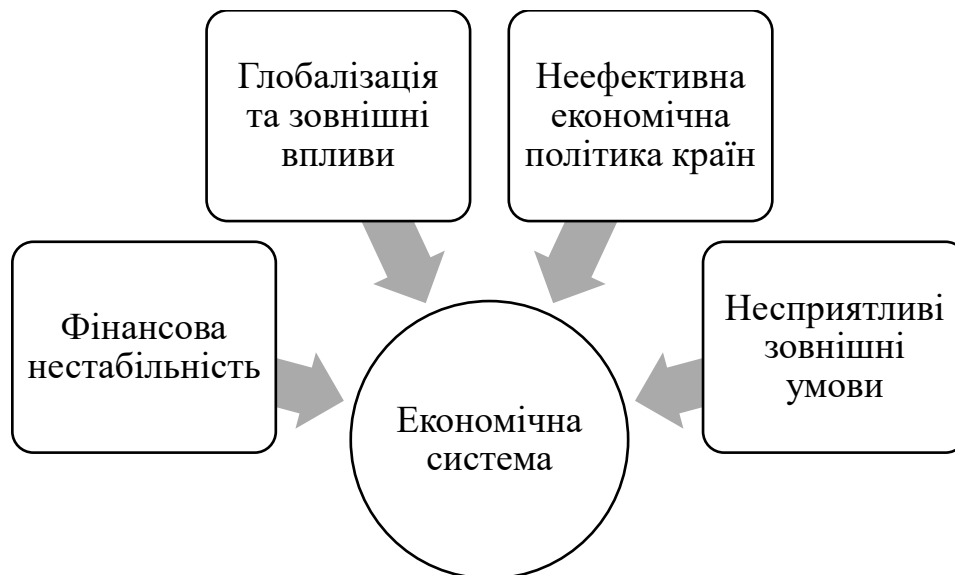


Рис.1.3. Основні причини економічних криз

Примітка. Складено автором.

1. Фінансова нестабільність. Однією з головних причин економічних криз є фінансова нестабільність. Вона може виникнути внаслідок низки чинників, таких як коливання валютних курсів, надмірне кредитування, нерівновага на ринку цінних паперів та зменшення довіри інвесторів. Надмірне підвищення фінансового ризику часто призводить до паніки на фінансових ринках, що може визвати серйозні наслідки для економічної системи в цілому.

2. Глобалізація та зовнішні впливи. Зі зростанням глобалізації економік країни стають більш залежними одна від одної. Зміни в економічних умовах однієї країни можуть мати далекосяжний вплив на інші. Глобальні фінансові кризи, зокрема, можуть спровокувати хвилю кризових явищ у багатьох країнах світу. Навіть незначний дисбаланс у світовій економіці може викликати суттєві наслідки для економічного становища країн, особливо тих, які мають великі обсяги міжнародної торгівлі та інвестицій [18].

3. Неєфективна економічна політика країн. Неєфективна економічна політика національних урядів може бути ще однією причиною економічних криз. Наприклад, надмірне оподаткування може призвести до зниження покупної спроможності населення та скорочення виробництва. З іншого боку, недостатня регуляторна політика може створити умови для безвідповідальної діяльності фінансових установ,

що збільшує ризик фінансових криз.

4. Несприятливі зовнішні умови. Економічні кризи часто спричиняються несприятливими зовнішніми умовами, такими як природні катастрофи, війни або епідемії. Такі події можуть призвести до руйнувань інфраструктури, скорочення обсягів виробництва та загального погіршення економічної ситуації в країні [6].

Економічні кризи є складними і багатограними явищами (табл. 1.2), а їх вивчення вимагає комплексного підходу. Розуміння причин, що лежать в основі економічних криз, важливе для розроблення стратегій їх попередження та подолання. Забезпечення стабільності фінансових систем, вдосконалення економічної політики та адекватне реагування на зовнішні впливи є ключовими завданнями для забезпечення стійкого розвитку економік у сучасному світі.

Таблиця 1.2

Класифікація економічних криз

Критерій класифікації	Види економічної кризи
За рівнем виникнення	Глобальні (світові), державні, регіональні, міжгалузеві, галузеві, фірмові (мікрорівень) кризи
За об'єктом	У розвитку економіки окремого суб'єкта господарювання, у розвитку окремої галузі економіки, у розвитку національної економіки, у розвитку міжнародної економіки
За місцем виникнення	Локальна криза, системна, стратегічна криза
За масштабами впливу	Мікрокризи, мезокризи, макрокризи, міжнародні кризи
Характер причини виникнення	Закономірні, непередбачувані (випадкові)
За тривалістю в часі	Короткострокові, тривалі
За ступенем керованості	Керовані, некеровані
За ступенем тяжкості	Легкі кризові явища, середньої тяжкості, катастрофічні кризи
За характером повторюваності	Циклічні, нециклічні
За сферою функціонування	Соціальні, технічні, юридичні, політичні, екологічні, інформаційні, комбіновані
За характером розвитку	Раптові, поступові
За можливістю прогнозування	Прогнозовані, частково прогнозовані, непрогнозовані
Стосовно суб'єктів господарювання	Зовнішні, внутрішні
За походженням	Штучні, природні
За наслідками прояву	Загальні, специфічні, індивідуальні
За характером перебігу	Ізольовані, взаємодіючі
За характером наслідків	Прогресивні, регресивні

Примітка. Складено автором.

Слід зазначити, що глобальні (світові) економічні кризи є найбільш визначальними імовірностями для всесвітньої економіки. Вони виникають, коли великі економічні системи чи ключові глобальні гравці стикаються з серйозними труднощами, що мають далекосяжні наслідки. Такі кризи можуть бути спричинені глобальними фінансовими збуреннями, світовими торговельними війнами, або іншими загальносвітовими змінами, такими як пандемія. Вони впливають на багато країн та галузей одночасно, руйнуючи стабільність світового економічного ландшафту [24].

Державні кризи виникають внаслідок проблем окремих країн. Це може бути пов'язано з невдалими економічними політиками, політичною нестабільністю, корупцією або іншими факторами, що призводять до втрати довіри інвесторів, зменшення внутрішнього виробництва та зростання безробіття. Державні кризи можуть мати важливий внутрішній вплив, але також можуть розширюватися і викликати негативні наслідки на міжнародному рівні [28].

Регіональні кризи характеризуються впливом на певний географічний регіон. Вони можуть виникнути через специфічні проблеми, які виникають в конкретному регіоні, такі як економічні труднощі в регіональних галузях, проблеми з торгівлею або регіональні конфлікти. Регіональні кризи можуть мати обмежений вплив, оскільки вони зазвичай не охоплюють весь світ, але для конкретних географічних областей вони можуть стати серйозними викликами.

Міжгалузеві кризи виникають, коли певна галузь економіки переживає серйозні труднощі, що впливають на інші галузі. Це може статися, наприклад, через зменшення попиту на певні товари чи послуги, що веде до зменшення виробництва та зростання безробіття в пов'язаних галузях. Такі кризи показують важливість взаємозв'язків між різними секторами економіки та їхній вплив на загальний економічний стан [9].

Галузеві та фірмові кризи стосуються конкретних галузей або підприємств. Це може бути викликано факторами, такими як непродумане управління, невдачі в інноваціях, зміни в ринкових умовах чи конкурентоспроможність. Вирішення таких криз зазвичай вимагає конкретних стратегій в межах галузі чи компанії, але їх вплив

також може мати значний ефект на макроекономічному рівні [25].

Важливо розуміти, що ці різновиди криз часто взаємодіють, створюючи складні та взаємопов'язані ситуації, які вимагають комплексного аналізу та рішень на різних рівнях економічної системи.

Кризи можуть впливати на розвиток економіки окремого суб'єкта господарювання, на розвиток окремої галузі економіки, розвиток національної економіки, розвиток міжнародної економіки загалом.

За місцем виникнення локальна криза характеризується обмеженим географічним або секторальним впливом. Це може бути, наприклад, згорання конкретного підприємства або проблеми в окремій галузі, які не мають значущого впливу на економіку країни або глобальний ринок. Вирішення локальних криз може вимагати специфічних стратегій, щоб відновити стабільність у конкретному регіоні чи секторі.

Системна криза виникає, коли проблеми в одній частині економічної системи поширюються на інші сегменти та можуть впливати на всю систему в цілому. Це може бути пов'язано, наприклад, з недостатнім функціонуванням фінансових установ, що може вразити велику кількість галузей економіки через взаємозв'язки та міжгалузеві взаємодії. Вирішення системних криз вимагає загальносистемних стратегій та інтервенцій для відновлення стабільності.

Стратегічна криза виникає, коли існуючі стратегії управління економікою чи окремими секторами виявляються неефективними чи застарілими. Це може бути пов'язано, наприклад, з невдалими реформами, відсутністю інновацій чи неправильною економічною політикою. Стратегічні кризи можуть виникати із зміною економічних умов, технологічними трансформаціями чи демографічними зрушеннями. Вирішення стратегічних криз вимагає перегляду та модифікації стратегій управління для відповіді на нові реалії.

Важливо враховувати, що дані типи криз не завжди виникають незалежно одна від одної, іноді вони можуть взаємодіяти та посилювати взаємозалежний ефект. Ефективне управління вимагає глибокого розуміння природи криз, а також розроблення та використання відповідних стратегій на різних рівнях системи.

За масштабами впливу мікрокризи відносяться до кризових ситуацій на рівні конкретних підприємств, організацій або малих сегментів ринку. Це може включати проблеми в управлінні, виробництві, маркетингу чи фінансах конкретної компанії. Мікрокризи можуть мати обмежений вплив, оскільки вони обмежені сферою діяльності конкретного суб'єкта економіки.

Мезокризи виникають на проміжних рівнях системи, таких як галузі, області чи регіони. Це може бути, наприклад, криза в галузі виробництва, транспорту чи освіти в конкретному регіоні. Мезокризи можуть впливати на кілька підприємств чи організацій, що функціонують в одній галузі або в певній географічній області.

Макрокризи відзначаються своїм впливом на економіку в цілому. Це може бути, наприклад, фінансова криза, економічна рецесія чи інші широкомасштабні проблеми, що виникають на національному рівні. Макрокризи мають глибокий та довгостроковий вплив на виробництво, зайнятість, рівень життя та інші аспекти економічного розвитку країни.

Міжнародні кризи виникають, коли проблеми національного рівня або в конкретних галузях поширюються за межі країни та впливають на міжнародні відносини. Це може бути спричинене глобальною фінансовою турбулентністю, торговельними конфліктами, міжнародними кризами безпеки чи іншими глобальними подіями, які мають вплив на декілька країн та міжнародний економічний ландшафт.

Дані типи криз відображають різні рівні масштабу та впливу, і їх розуміння є важливим для розроблення стратегій управління кризовими ситуаціями на різних рівнях економічної системи.

За причинами виникнення закономірні кризи виникають на основі відомих та передбачуваних економічних чи соціальних закономірностей. Ці кризи можна передбачити заздалегідь на основі систематичних аналізів та статистичних даних. Наприклад, економічний цикл, що включає фази зростання, спаду та стабільності, є типовим прикладом закономірної кризи. Вона виникає внаслідок взаємодії різних факторів, таких як зміни в рівні споживчого попиту, інвестицій, цін і процентних ставок.

Непередбачувані кризи, навпаки, виникають з несподіваних подій або ситуацій, які не можна було передбачити. Ці кризи часто виникають із зовнішніх чинників, таких як природні катастрофи, терористичні акти, епідемії, політичні конфлікти або інші несподівані обставини. Їх характеризує непередбачуваність та важкість управління, оскільки їх виникнення часто не пов'язане з системними закономірностями.

У реальному світі часто спостерігається поєднання обох типів криз. Наприклад, економічні системи можуть переживати закономірні циклічні коливання, але при цьому можуть також зазнавати непередбачувані шоки, які змінюють звичайні траєкторії розвитку. Ефективне управління кризами передбачає розуміння як закономірностей, так і непередбачуваних факторів, щоб розробити стратегії, які можуть враховувати різноманітні умови та ситуації.

Короткострокові кризи – це економічні труднощі, які виникають та розвиваються протягом невеликого періоду часу, зазвичай від декількох тижнів до кількох місяців. Такі кризи часто характеризуються гострими та інтенсивними впливами, але вони, як правило, мають тимчасовий характер і закінчуються швидко, часто після впровадження конкретних заходів або виправлення основних факторів. Прикладами короткострокових криз можуть бути фінансові спади, що виникають на фоні паніки на фінансових ринках, тимчасові валютні кризи, які тривають декілька тижнів, чи кризи попиту, які виникають під час призупинення споживчого попиту на короткий період.

Навпаки, тривалі кризи можуть тривати від кількох місяців до кількох років. Кризи такого типу можуть бути спричинені більш глибокими та системними проблемами в економіці, такими як структурні дефіцити, системні зміни в глобальному економічному ландшафті, або інші складні та стійкі фактори. Прикладами тривалих криз можуть бути економічні рецесії, які викликають значний спад виробництва та зайнятості, або кризи в економічних секторах, які вимагають часу для адаптації та відновлення. Такі кризи можуть впливати на різні аспекти економіки та суспільства й потребують комплексних стратегій втручання для подолання їхніх наслідків.

Керовані кризи виникають у ситуаціях, коли управління та керівництво вже заздалегідь передбачили можливі труднощі та вжили необхідні заходи для їхнього управління. У цих ситуаціях зазвичай розроблено чіткий план дій та механізми реагування на кризові події. Організація чи система активно втручається, використовуючи заздалегідь визначені ресурси та стратегії, щоб стрімко та ефективно подолати кризову ситуацію. Прикладами керованих криз можуть бути симуляції для навчання екіпажу літаків чи вправи з пожежної безпеки. У таких випадках організація має план дій, обладнання та професіонал, готовий реагувати на будь-які кризові події.

Некеровані кризи виникають несподівано, без попередження чи готовності до їхнього виникнення. У таких випадках може бути відсутній чіткий план дій або відповідальність за управління кризовою ситуацією. Організації часто змушені реагувати належним чином, враховуючи тільки найближчі можливості та ресурси, які є на момент виникнення кризи. Прикладами некерованих криз можуть бути природні катастрофи, техногенні аварії або економічні труднощі, які виникають раптово та не очікувано. В таких ситуаціях ефективність реакції на кризу може залежати від швидкості та адаптивності управління для швидкого розв'язання проблем.

За ступенем тяжкості легкі кризові явища характеризуються відносно невеликим впливом на суспільство або економіку. Такі кризи можуть бути локальними та обмеженими за своїми наслідками. Наприклад, невелике припинення роботи на підприємстві або короткочасні технічні неполадки можуть вважатися легкими кризовими явищами. Хоча вони можуть викликати тимчасові труднощі, однак не мають серйозного та довгострокового впливу на суспільство.

Середньої тяжкості кризові явища вже мають більший вплив і можуть викликати значні труднощі в певних галузях чи регіонах. Наприклад, економічні рецесії, обмежені конфлікти чи природні катастрофи, які порушують роботу великої кількості підприємств чи великих територій, можуть вважатися кризами середньої тяжкості. Ці події можуть потребувати комплексних стратегій для їхнього вирішення та відновлення стабільності.

Катастрофічні кризи – це найбільш серйозні та надзвичайні ситуації, які можуть призвести до значних руйнувань, людських втрат та довготривалих наслідків для

суспільства. Це можуть бути масштабні природні катастрофи, як от землетруси, повені, торнадо чи техногенні катастрофи, такі як ядерні аварії. Катастрофічні кризи можуть потребувати негайної реакції та масштабних зусиль для надання допомоги, відновлення і реабілітації.

За характером повторюваності циклічні кризи виникають у межах певного періодичного циклу економічного розвитку. Це означає, що вони повторюються через певні часові інтервали і можуть бути пов'язані із загальним економічним циклом. Найтипівіший приклад циклічних криз – це економічні цикли, які включають фази зростання, рецесії, стабільності та відновлення. Ці цикли можуть бути спричинені різними факторами, такими як зміни в рівні споживчого попиту, інвестицій, процентних ставок та інші.

Нециклічні або неперіодичні кризи виникають без чіткого патерну або регулярності у часі. Вони можуть бути спричинені різноманітними факторами, такими як природні катастрофи, техногенні аварії, геополітичні конфлікти, епідемії та інші непередбачувані обставини. Неперіодичні кризи часто характеризуються великою невизначеністю та непередбачуваністю, оскільки їхні виникнення зазвичай не пов'язано з певним циклічним процесом.

За сферою функціонування – соціальні кризи пов'язані з проблемами та напругами у суспільстві. Це може бути викликано соціальними нерівностями, конфліктами, демографічними змінами, проблемами зайнятості або іншими аспектами, що впливають на соціальний порядок та взаємини в суспільстві.

Технічні кризи виникають через неполадки або аварії в технічних системах. Це може бути, наприклад, технічні аварії на заводах, інженерні невдачі або проблеми з технічними системами, які мають важливий вплив на функціонування суспільства.

Юридичні кризи пов'язані з проблемами та конфліктами в сфері права та законодавства. Це можуть бути судові суперечки, проблеми з правами людини, корупція, непрацюючі законодавчі механізми та інші юридичні аспекти.

Політичні кризи виникають, коли існуючі політичні структури не можуть ефективно функціонувати або коли виникають суттєві політичні конфлікти. Це може бути пов'язано з політичною нестабільністю, революціями, демократичними кризами

та іншими політичними подіями.

Екологічні кризи стосуються проблем та загроз, які виникають внаслідок негативного впливу на навколишнє середовище. Можуть включати забруднення довкілля, втрату біорізноманіття, зміни клімату та інші екологічні проблеми [21].

Інформаційні кризи виникають внаслідок невірної, оманливої чи недостатньої інформації, яка може спричинити негативні наслідки для суспільства. Прикладом може бути впливова пропаганда, кібератаки, дезінформація та інші аспекти, пов'язані з обміном інформацією [49].

Комбіновані кризи характеризуються тим, що вони об'єднують в собі елементи з різних сфер функціонування. Наприклад, криза може бути одночасно політичною та соціальною, або технічно-екологічною. Такі кризи вимагають комплексного підходу та управління, оскільки вони мають багатовимірний вплив на суспільство.

Раптові кризи за характером розвитку є тимчасовими та непередбачуваними подіями, які виникають раптово та несподівано. Вони можуть бути викликані природними катастрофами, техногенними аваріями, терористичними актами чи іншими подіями. Особливістю раптових криз є їхня висока ступінь невизначеності та непередбачуваність, що ускладнює підготовку та відповідь на них. Наприклад, природні явища, такі як землетруси, урагани чи повені, можуть призвести до раптових криз, які вимагають термінової реакції та допомоги.

Поступові кризи розвиваються повільно та поступово, зазвичай протягом тривалого періоду часу. Їх виникнення може бути пов'язане з кумулятивним ефектом невдач, системних змін, погіршення умов або інших факторів, що активуються поступово. Ці кризи можуть включати екологічні погіршення, соціальні конфлікти, демографічні зміни чи інші довготривалі проблеми. Наприклад, зростання рівня забруднення довкілля або демографічні зрушення можуть призвести до поступових криз, які вимагають стратегічного та довгострокового управління.

Стосовно суб'єктів господарювання – зовнішні кризи виникають через вплив зовнішніх чинників, які не контролюються або не залежать від суб'єкта господарювання. Ці чинники можуть включати економічні зміни на світовому ринку, зовнішні політичні конфлікти, природні катастрофи в інших регіонах або інші події,

що відбуваються поза межами самого суб'єкта [52]. Наприклад, спад світового попиту на товари або міжнародні торговельні війни можуть викликати зовнішньоекономічну кризу для підприємства чи країни.

Внутрішні кризи виникають внаслідок внутрішніх проблем чи невдач, що виникають в самих суб'єктах господарювання. Це може бути пов'язано з управлінськими проблемами, фінансовими труднощами, внутрішніми конфліктами, неефективністю виробничих процесів чи іншими факторами, що відбуваються всередині організації чи країни. Наприклад, невдачі в управлінні, неякісна продукція або внутрішні конфлікти можуть призвести до внутрішньої кризи в компанії.

Ізольовані кризи – це кризи, які виникають та розвиваються в ізоляції від інших кризових ситуацій. Тобто, їхні наслідки та розвиток не впливають на інші аспекти організації, галузі чи суспільства. Ці кризи можуть бути обмеженими за своїм масштабом та впливом, і вирішення їхніх проблем не вимагає значних ресурсів чи координації з іншими сферами. Наприклад, ізольована криза в одному підприємстві може виникнути через технічний збій в обладнанні, але це не має прямого впливу на інші підприємства чи галузь.

Взаємодіючі кризи – це ситуації, коли кілька криз виникають одночасно чи взаємодіють між собою, спричиняючи складні та взаємозалежні наслідки. Такі кризи можуть мати кумулятивний ефект, поглиблюючи силу та обсяг проблем. Вирішення взаємодіючих криз вимагає комплексного підходу та координації різних заходів. Наприклад, екологічна криза в області може взаємодіяти з економічною кризою, оскільки вона може призвести до збитків для підприємств, змінити ринки та призвести до втрат робочих місць.

Розрізнення між ізольованими та взаємодіючими кризами допомагає визначити масштаб та характер взаємодії різних кризових ситуацій, що є важливим для вироблення ефективних стратегій управління кризами.

За характером наслідків – прогресивні кризи характеризуються тим, що їхні наслідки поступово загострюються та поглиблюються з часом. У процесі розвитку кризи ситуація погіршується, а проблеми стають більш складними. Це може включати поглиблення економічних труднощів, наростання соціальних конфліктів, загострення

екологічних проблем тощо. Наприклад, економічна криза, яка розвивається прогресивно, може призвести до зростання безробіття, зменшення виробництва та загального погіршення економічної ситуації.

Регресивні кризи характеризуються тим, що їхні наслідки можуть слабшати з часом або за певних обставин. У процесі розвитку кризи ситуація може покращуватися або принаймні стабілізуватися. Це може бути результатом прийняття ефективних заходів управління кризою, впровадження стратегій відновлення чи припинення негативних процесів. Наприклад, управління екологічною кризою може призвести до зменшення забруднення довкілля та відновлення екосистеми, що в результаті може призвести до регресивного розвитку кризової ситуації.

Вивчення кризових станів в економіці дозволяє розуміти їхні причини та визначати шляхи попередження. Необхідно посилювати фінансову стійкість, удосконалювати економічну політику та впроваджувати ефективні механізми регулювання (табл. 1.3). Також важливо розвивати соціальні заходи для зменшення впливу кризових станів на населення. Тільки комплексний підхід може сприяти стійкому економічному розвитку країни і запобіганню серйозним кризовим ситуаціям.

За своєю природою криза має не лише негативні наслідки, але й позитивні. До негативних наслідків кризи національної економіки належать: повне руйнування або різкі зміни у функціонуванні економічної системи; виникнення нової кризи, ще глибшої за попередню; загострення вже наявної кризи; незворотні зміни в структурі національної економіки тощо. До позитивних наслідків криз відноситься побудова нових механізмів функціонування національної економіки. На думку вченої Орловської А. криза «... дає можливість для роздумів над майбутнім, дає час для роботи над помилками у діях керівництва, перегляду програм розвитку, розробок майбутніх шляхів розвитку економіки країни [46].

Роль та значення криз у сучасних економічних системах

Тип економічної системи	Країни	Характерні ознаки	Роль та значення кризи
1	2	3	4
Традиційна економічна система	Слаборозвинуті країни так званого «третього світу»: країни Африки та Латинської Америки	<ul style="list-style-type: none"> – багатокладність, тобто існування різних форм господарювання, заснованих на різних формах власності; – виробництво, розподіл і обмін базуються на звичаях, традиціях, культових обрядах; – відсутність поділу суспільної праці; – суперечність між обмеженістю ресурсів і безмежністю потреб; – природна форма багатства виступає натуральний продукт; – використання найпростіших видів техніки 	Криз практично немає
Командно-адміністративна економіка	Колишній СРСР та низка країн Східної Європи й Азії (Китай, Північна Корея)	<ul style="list-style-type: none"> – громадська (у реальності державна) власність на всі економічні ресурси, сильна монополізація і бюрократизація економіки, – централізоване директивне планування виробництва і розподілу ресурсів; – не визнання реальних товарно-грошових відносин, конкуренції і вільного ціноутворення; – зрівняльний розподіл результатів виробництва, відсутність матеріальних стимулів до ефективної праці 	Криз немає, є лише «труднощі розвитку», які вирішуються винятково вищими державно-партійними органами
Ринкова економіка	США, Канада, Японія, високорозвинені країни-члени ЄС	<ul style="list-style-type: none"> – розмаїття форм власності, серед яких чільне місце займає приватна власність в усіх її видах; – вільний доступ на ринок та вільний вихід з нього; – масовий характер ринку, вільна конкуренція великої кількості виробників; – повна свобода в переміщенні матеріальних, фінансових і людських ресурсів; – обмеження ролі держави в регулюванні економіки 	Криза – об'єктивний процес, який призводить до оптимізації економічної системи, у ході якої усуваються застарілі техніка і технологія, організація виробництва і праці, відкривається простір для утвердження нового

1	2	3	4
Перехідна економіка	Країни – колишні члени СРСР (Україна, Білорусія, Грузія, Казахстан тощо)	<ul style="list-style-type: none"> – переважання процесів, які відображають становлення принципово нових економічних зв'язків; – наявність таких зв'язків та елементів народногосподарської структури, які втілюють у собі вже минулий, віджилий спосіб функціонування суспільного виробництва; – дуже висока чутливість суспільного виробництва до змін у кон'юктурі світового ринку й неможливість реально вплинути на нього; – недостатній рівень вирішення соціальних проблем, що породжує досить високий рівень соціального напруження 	Для перехідної економіки характерне постійне, регулярне виникнення криз економічного, політичного або соціального характеру, у результаті яких відбувається формування нових або удосконалення вже наявних ринкових механізмів регулювання економіки

Примітка: сформовано і доповнено автором на основі [32; 34; 59].

Таким чином, кризи можуть мати різні характеристики та бути класифікованими за різними критеріями. Залежно від їхнього походження, впливу та інших характеристик, кризи можна класифікувати за різними аспектами, такими як сфера функціонування, ступінь виникнення, характер наслідків та інші. Кризи виникають з різноманітних причин, таких як економічні труднощі, соціальні конфлікти, природні катастрофи, технічні збої, політичні та геополітичні фактори. Розуміння причин є ключовим для попередження та ефективного управління кризовими ситуаціями.

Класифікація криз за різними ознаками, такими як масштаб, тривалість, характер розвитку, ступінь керованості, є важливим інструментом для систематизації розуміння різновидів криз та розроблення стратегій їхнього управління. Для успішного управління кризами необхідно розробляти та впроваджувати стратегії попередження, реагування та відновлення. Ефективне управління вимагає співпраці та координації різних суб'єктів, врахування специфіки кожної кризи та постійне вдосконалення підходів. Кризи часто є складними та взаємозалежними явищами.

Поєднання різних аспектів управління, врахування специфіки конкретної ситуації та взаємодія різних суб'єктів є ключем до успішного подолання кризових ситуацій.

1.3. Найбільші кризи в авіації: ретроспективний аналіз

В історичному ракурсі світовий ринок авіаційних перевезень є турбулентний і постійно зазнає непередбачуваних потрясінь. Хоча характер і час цих потрясінь неможливо (за визначенням) передбачити, аналіз того, як авіатransпортний сектор пройшов через попередні потрясіння, може допомогти оцінити, як він, ймовірно, впорається з майбутніми кризами.

Як показано на рис. 1.4, у минулому глобальний авіапасажиropотік завжди, здавалося, швидко відновлювався від короткострокових потрясінь. Якщо дослідити світовий ринок пасажирських авіаперевезень починаючи з 1970 року, можна знайти докази того, що обсяги пасажирських перевезень повітряним транспортом справді повертаються до основного темпу зростання в довгостроковій перспективі [44].

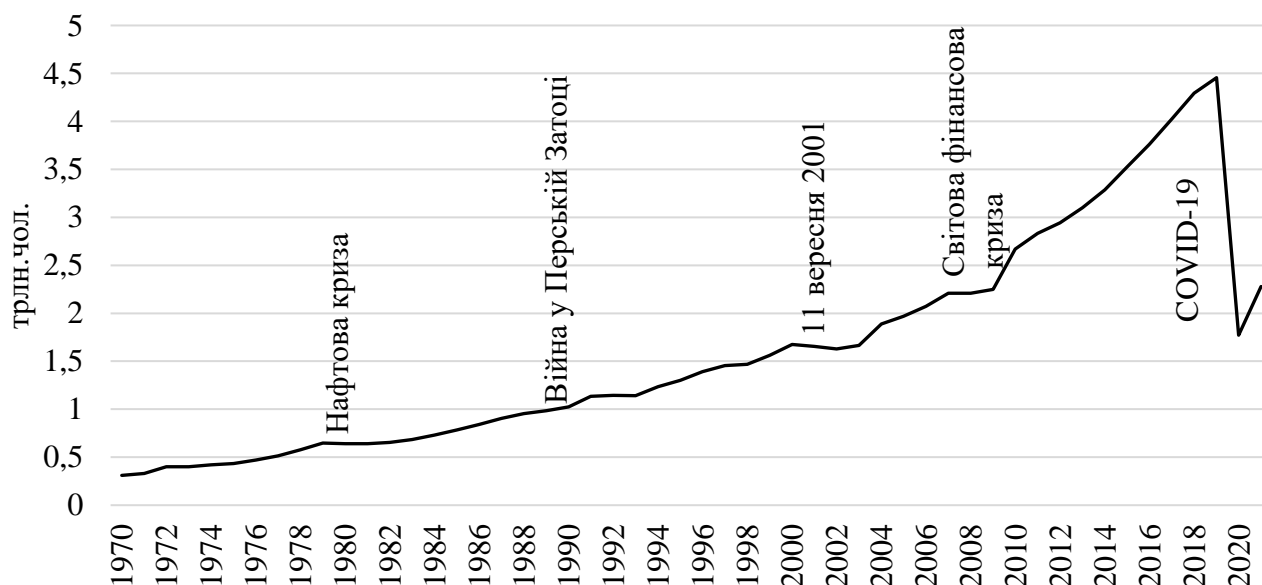


Рис. 1.4. Кількість перевезених пасажирів

повітряним транспортом в світі за 1970-2021 роки, трлн. чол.

Примітка. Розраховано автором за даними [85].

Однією з причин, чому світовий ринок повітряних перевезень виявився настільки стійким, є значне зниження реальної вартості авіаперевезень, яке спостерігається з часом. Між 1950 і 1970 роками, на початку епохи появи реактивних літаків, обсяги світового авіапасажиropотоку збільшувалися більш ніж на 10% на рік, оскільки новітні технологічні вдосконалення знизили вартість авіаперевезень на реактивних літаках в середньому більш ніж на 5% [84]. Як показує статистичний аналіз, у 1970 році відбулася значна зміна темпів зростання авіаперевезень. Незважаючи на це, з 1970 року реальна вартість авіаперевезень все ще знижувалася в середньому на 1,7% на рік, а основний темп зростання авіаперевезень становив у середньому 4,4% на рік [45].

Стійке зростання обсягів авіаперевезень також відображає підвищення рівня життя та наявних доходів населення з часом. Загалом, послуги авіаперевезень з часом стають більш доступними для все більшої кількості населення. За прогнозами IATA очікується, що обсяги роботи повітряного транспорту зростуть більш ніж удвічі протягом наступних 20 років [71].

Порівнюючи рівень глобального пасажиропотоку кожного року з довгостроковими тенденціями, вплив шоккових подій можна проаналізувати більш ретельно. На рис. 1.5 показано розрив пасажиропотоку за роки, пов'язані з найбільш значними потрясіннями світової авіації.

Цікаво, що в розглянутих випадках за рік до кризи обсяги перевезень повітряним транспортом в глобальному вимірі були значно вищими за рівень тенденції, що свідчить про те, що наслідки кожного потрясіння можуть бути перебільшеними – частково зниження показників можна пояснити циклічним поверненням до тенденції.

Проте кожна криза була різною.

Порівняно з трендовим рівнем, нафтова криза 1979 року була найслабшою, однак найтривалішою за часом, а глобальна рецесія початку 1980-х років спричинила збереження негативного розриву пасажиропотоку до 1987 року.

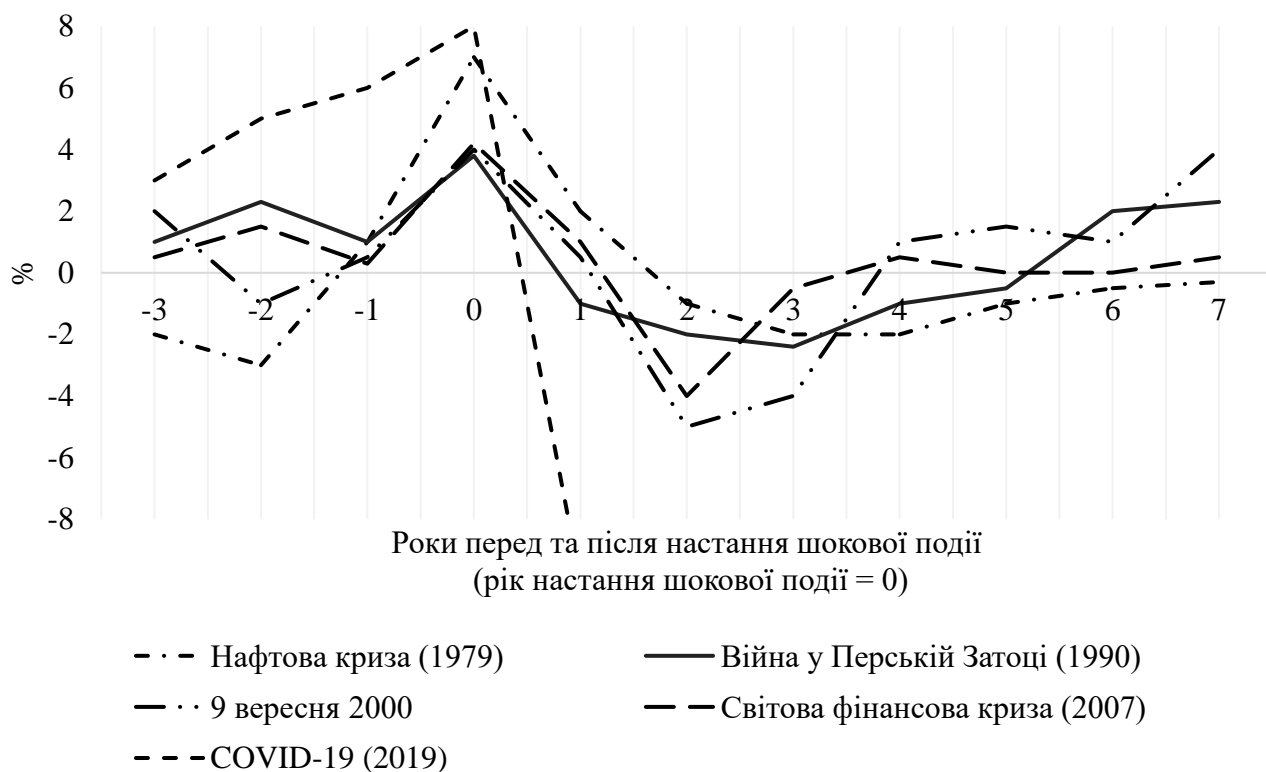


Рис. 1.5. Темпи приросту обсягів пасажирських авіаперевезень в світі до та після настання шокової події, %

Примітка. Розраховано автором за даними [85].

Відносне падіння пасажиропотоку було найзначнішим після комбінованої кризи в авіації 2000-2001 років, пов'язаної з крахом торгового центру 11 вересня, а також шоку 2008 року, викликаного світовою фінансовою кризою, але в обох випадках трафік повернувся до свого трендового рівня протягом наступних чотирьох років. Після одужання від потрясіння світової фінансової кризи обсяги авіапасажиropотоку зростали більш-менш відповідно до довгострокової тенденції. Пандемія COVID-19 на сьогодні є найбільшим викликом цивільній авіації [43].

Хоча авіатранспортний сектор історично мав можливість постійно адаптувати свою діяльність і бізнес-моделі до нових викликів і зовнішніх потрясінь, не слід вважати стійкість до криз та відновлення автоматичним закономірним явищем. Здатність відновлюватися від майбутніх непередбачених потрясінь залежить від багатьох факторів, зокрема економічних стимулів та нормативно-правового середовища.

Ситуаційний підхід, що складається з неузгоджених нормативних актів для окремих країн або регіонів, зменшує здатність авіатранспортного сектору реагувати на шоки. Наприклад, різні процедури розподілу авіаційних слотів між авіакомпаніями і відмінні вимоги на кожному кінці маршруту можуть перешкоджати здатності авіакомпаній оптимізувати свою мережу та надавати якомога більше послуг.

З іншого боку, певна державна політика також може допомогти авіатранспортному сектору, а отже й економіці загалом, повернутися до попереднього стану, або навіть покращити загальну картину зростання.

Таким чином, продуманий регуляторний підхід є ключовим для того, щоб дати можливість авіатранспортному сектору якнайшвидше відновити обсяги роботи, і нормативні акти слід часто переглядати, щоб перевірити, чи відповідають вони заявленій меті. Такі принципи розробки політики країн, як узгодженість з міжнародними конвенціями, також сприятимуть виваженому підходу до регулювання і дозволять ринкам повітряних перевезень краще справлятися з турбулентністю світової економіки.

Висновки до розділу 1

За своєю сутністю криза – це подія з низьким рівнем ймовірності та сильним впливом, яка загрожує стабільному функціонуванню економічної системи та характеризується невизначеністю щодо причини, наслідків і способів розв’язання, а також необхідністю швидкого прийняття рішень. Економічні кризи є невід’ємною частиною розвитку світового господарства. Причому закономірністю розвитку економіки є циклічність: фаза кризи, потім депресії, поживлення, піднесення. З однієї сторони, криза – це небажана та несподівана ситуація, яка завдає прихованої шкоди окремим особам, організаціям або економічним системам. Водночас кризу можна розглядати як точку біфуркації, що містить у собі потенційну можливість як деструктивного, так і конструктивного характеру.

Кризи можуть виникати з різних причин і мати серйозний вплив на соціальний та економічний розвиток країн. Основними причинами економічних криз є фінансова

нестабільність, глобалізація та зовнішні впливи, неефективна економічна політика країн, несприятливі зовнішні умови. Розуміння причин, що лежать в основі економічних криз, важливе для розроблення стратегій їх попередження та подолання. Забезпечення стабільності фінансових систем, вдосконалення економічної політики та адекватне реагування на зовнішні впливи є ключовими завданнями для забезпечення стійкого розвитку економік у сучасному світі.

Наслідки криз мають непередбачуваний характер. У світовій авіації найбільш значними потрясіннями можна виокремити нафтову кризу, війну у Перській Затоці, 9 вересня 2000, світову фінансову кризу, пандемію COVID-19. Слід відмітити, що в розглянутих випадках за рік до кризи обсяги перевезень повітряним транспортом в глобальному вимірі були значно вищими за рівень тенденції. Після шоків подій обсяги пасажирських перевезень повітряним транспортом в довгостроковій перспективі повертаються до основного темпу зростання, що також вказує на циклічність.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КРИЗОВИХ УМОВАХ

2.1. Глобальні закономірності розвитку авіаційних перевезень

Світовий ринок авіаційних перевезень знаходиться в стані постійного динамізму та змін, підпорядковуючись впливам економічних, технологічних, соціальних та екологічних факторів. Розмаїття цих впливів визначає тенденції розвитку авіатранспортного сектору, які потребують детального дослідження задля ефективного прогнозування та адаптації до кризових умов. Необхідним є проведення глибокого аналізу тенденцій, що формують сучасну картину світового ринку авіаперевезень, та визначення ключових аспектів, які впливають на його динаміку. Аналіз змін в структурі попиту на авіаційні перевезення, конкурентних стратегіях авіаперевізників, інноваційних технологічних рішеннях в авіації сприятиме розумінню складної картини розвитку авіатранспортного сектору.

Слід зазначити, що сучасні закономірності розвитку авіаційних перевезень пов'язані з глобальними перепонами, такими як пандемія COVID, зміни клімату та зростаюча світова економічна нестабільність. Такі виклики формують не лише зміни в структурі ринку, але й стимулюють інновації та переосмислення стратегій відомих гравців авіатранспортного сектору.

Поглиблення знань про сучасні тенденції дає можливість не тільки пристосовуватися до змін, але й визначати перспективи для подальшого сталого розвитку авіатранспортного сектору. У світлі зростаючої ролі авіації як глобального рушія міжнародної торгівлі та зовнішньоекономічних зв'язків, розуміння та адаптація до цих тенденцій сприяє досягненню конкурентних переваг та забезпечення стійкості в невизначеному майбутньому.

Обсяги та структура авіаційних перевезень залежать від загальносвітових

тенденцій та макроекономічних показників, як от ВВП, стан міжнародної торгівлі, рівень безробіття, інфляція, рівень відсоткових ставок, співвідношення боргу до ВВП, інвестиційна діяльність тощо.

Так, у 2023 році світовий ВВП зріс приблизно на 3% порівняно з 3,4% у 2022 році та 6,3% у 2021 році (рис. 2.1). Незважаючи на нещодавнє уповільнення, такий темп зростання відповідає середньому історичному показнику з 1970-х років.



Рис. 2.1. Річний приріст світового ВВП, %

Примітка. Розраховано автором за даними [86].

За даними Світової організації торгівлі (СОТ) очікується, що цього року зростання світової торгівлі товарами сповільниться до 1,7% з 2,7% у 2022 році [88]. Однак обсяги торгівлі встановили новий рекорд у 2022 році після скорочення, яке спостерігалось у 2020 році, і зараз перевищують рівень 2019 року (рис. 2.2):

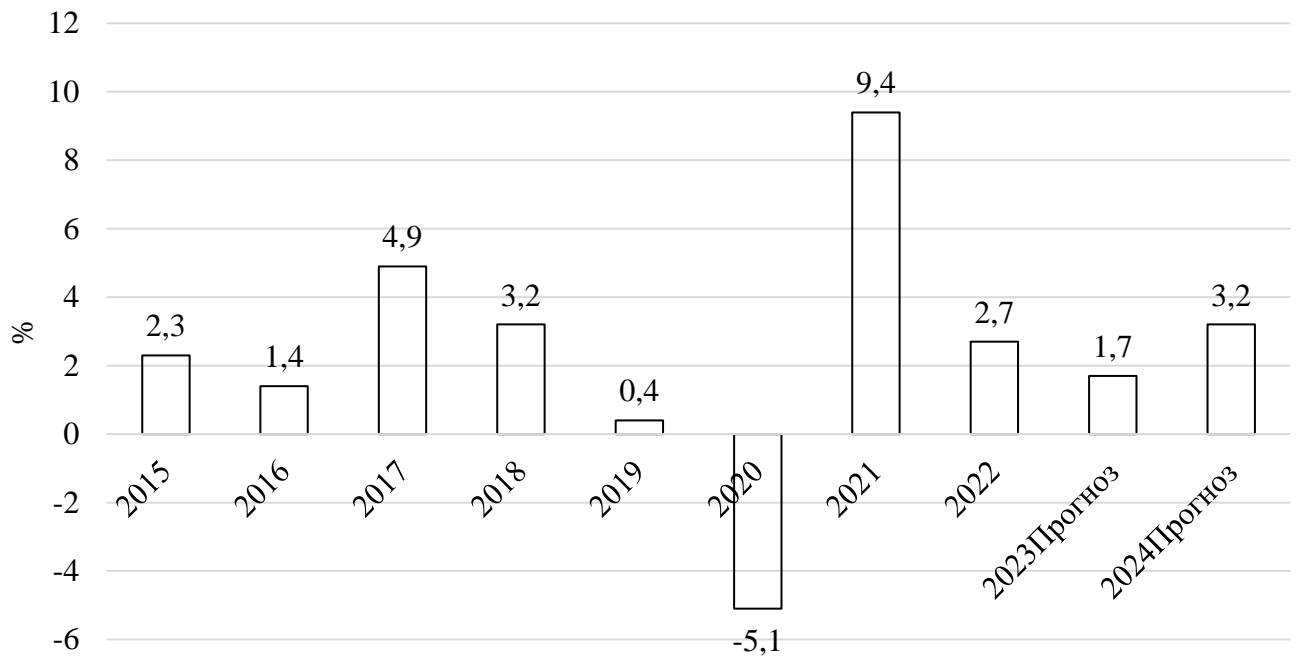


Рис. 2.2. Динаміка обсягів світової торгівлі товарами відносно попереднього року, %
Примітка. Розраховано автором за даними [88].

Сучасна економіка характеризується жорсткими змінами на ринках праці в усьому світі, особливо в розвинутих країнах. У I кварталі 2023 року рівень безробіття в США становив 3,4%, що є історично низьким показником порівняно із середнім рівнем безробіття в 5,7% з 1948 по 2023 роки. Він досяг історичного мінімуму в травні 1953 року (2,5%). Таким чином, рівень безробіття залишається надзвичайно низьким на фоні уповільнення бізнес-процесів. В країнах ОЕСР середній рівень безробіття становив 4,8% у I кварталі 2023 року, залишаючись на рекордно низькому рівні з 2001 року. В ЄС рівень безробіття склав 6,0%, що також є історичним мінімумом, а в євроні впав до 6,5% [73].

Слід також додати, що різко зросла інфляція, починаючи з 2021 року. Втручання Росії в Україну в 2022 році зупинило загальносвітову тенденцію зниження інфляції, яка існувала з 1980-х років. Глобальна інфляція зросла до 8,7% у 2022 році та, ймовірно, знизиться до 7% у 2023 році (рис. 2.3):

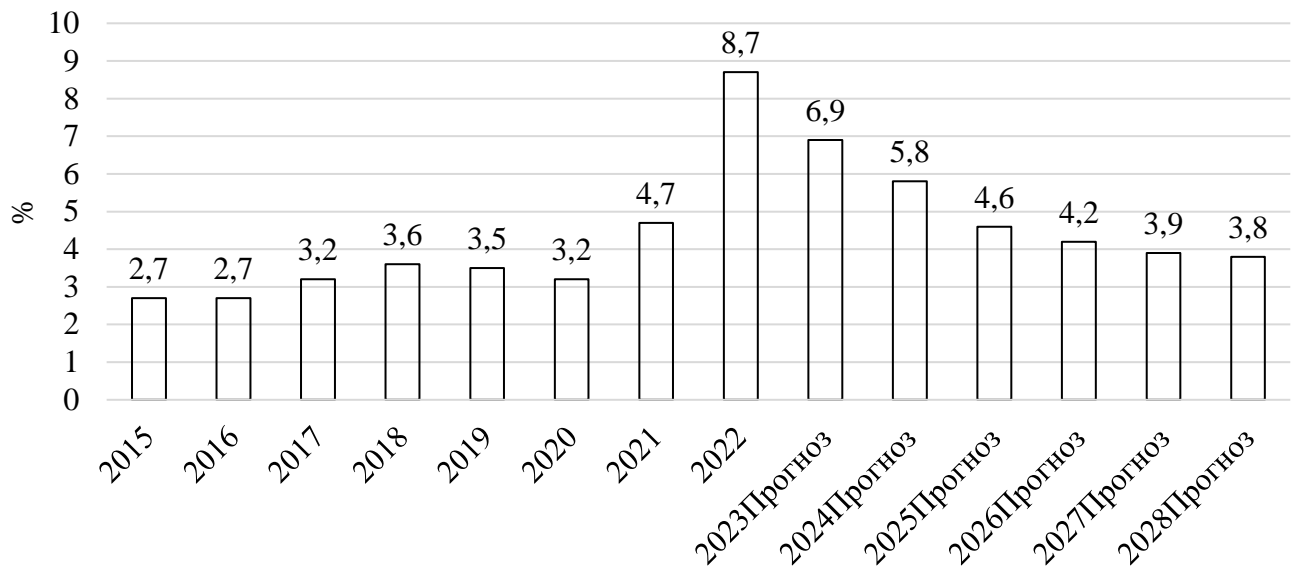


Рис. 2.3. Рівень інфляції, середні споживчі ціни

Примітка. Розраховано автором за даними [78].

Незважаючи на значне посилення грошово-кредитної політики, інфляція продовжує залишатися стійкою, впливаючи на реальні відсоткові ставки та стан боржників. Таким чином, реальна відсоткова ставка все ще залишається від'ємною, як це було переважно після світової фінансової кризи 2008-2009 років.

За даними Міжнародного валютного фонду (МВФ), рівень глобального боргу залишався високим, на рівні 338% ВВП у 2022 році, хоча й знизився на 12% порівняно з 2021 роком [78]. Більшість скорочень відбулися в розвинених економіках, тоді як співвідношення боргу до ВВП для ринків, що розвиваються, зросло на 2%. За останні кілька років кількість вразливих економік збільшилася. Серед 73 країн, включених до Ініціативи призупинення обслуговування боргу (DSSI), майже 60% мали високий ризик боргового стресу або вже перебували в стані боргового стресу в 2022 році, що вдвічі більше, ніж у 2015 році. Оскільки витрати на обслуговування цього боргу зросли, уряди в усьому світі матимуть обмежений простір для фіскального стимулювання і можуть вдатися до підвищення податків.

Зміна клімату та перехід до стійкої економіки вже обтяжують зростання та підвищують потребу як у державних, так і в приватних інвестиціях. Досягнення цього в умовах зменшення багатосторонньої співпраці та повернення війни в Європу

представляє додаткові виклики.

Тим не менш, незважаючи на економічні труднощі, що впливають на купівельну спроможність споживачів і експлуатаційні витрати авіакомпаній, відновлення попиту на авіап перевезення залишалося стійким. Так, у березні 2023 року світовий авіапасажирипотік, виміряний у виконаних пасажиро-кілометрах (англ. – revenue passenger kilometers, RPK), був лише на 12,0% нижчим за рівень до пандемії (рис. 2.4). Загальносвітовий показник виконаних пасажиро-кілометрів у I кварталі 2023 року відновилися до 85,9% від рівня I кварталу 2019 року, демонструючи значне покращення порівняно з відновленням на 68,5%, досягнутим за весь рік у 2022 році.

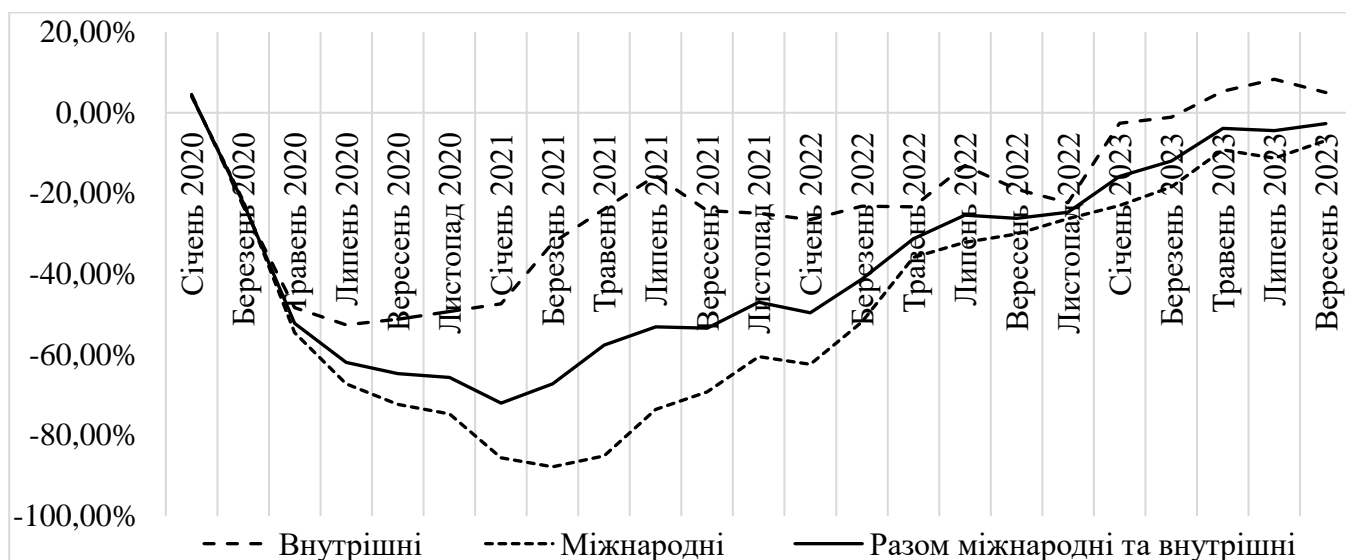


Рис. 2.4. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) відносно відповідного місяця 2019 року, %

Примітка. Розраховано автором за даними [68].

Тенденція до відновлення міжнародних авіаційних перевезень, яка спостерігалася у 2022 році, продовжилася у всьому світі на початку 2023 року. Глобальні показники виконаних пасажиро-кілометрів у міжнародних сполученнях були на 18,4% нижче рівня 2019 року в I кварталі 2023 року. Маршрути міжнародних пасажирських перевезень між Європою та Америкою продовжують лідирувати з точки зору відновлення рівня до пандемії: Європа-Північна Америка перевищила рівень допандемії на 4,5%, а Європа-Центральна Америка лише на 2,0% (рис. 2.5):

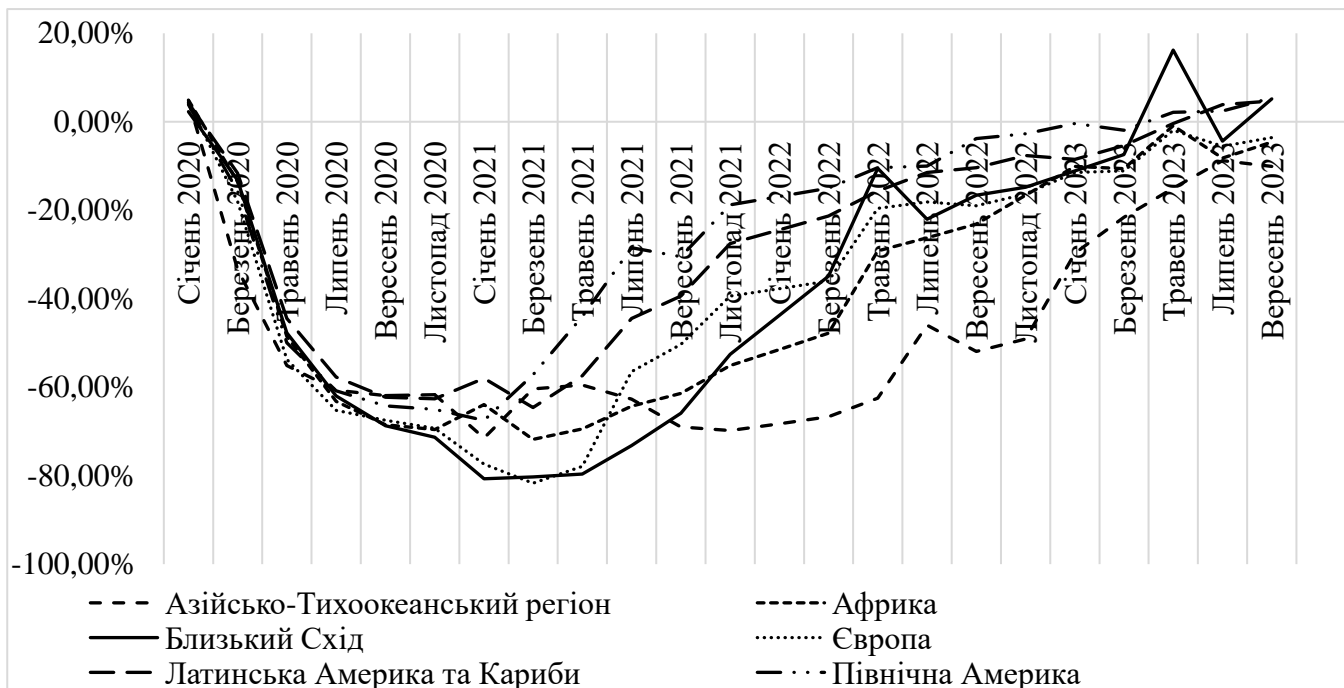


Рис. 2.5. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом (міжнародні та внутрішні сполучення) відносно відповідного місяця 2019 року за регіонами реєстрації авіакомпаній, %

Примітка. Розраховано автором за даними [68].

Маршрути міжнародних авіап перевезень між Азійсько-Тихоокеанським регіоном та рештою світу зазнали значного зростання, причому темпи приросту виконаних пасажиро-кілометрів країн Азії зросли на приголомшливі 703,8% порівняно з I кварталом 2022 року, а в Азії та Північній Америці – на 251,3% [75]. Перевізники Азійсько-Тихоокеанського регіону, які обслуговують найбільшу частку маршрутів з регіону, спостерігали значне зростання показників виконаних пасажиро-кілометрів в міжнародних сполученнях, збільшивши на 339,2% порівняно з попереднім роком, що відображає високий відкладений попит в результаті повного скасування обмежень на подорожі (рис. 2.6):

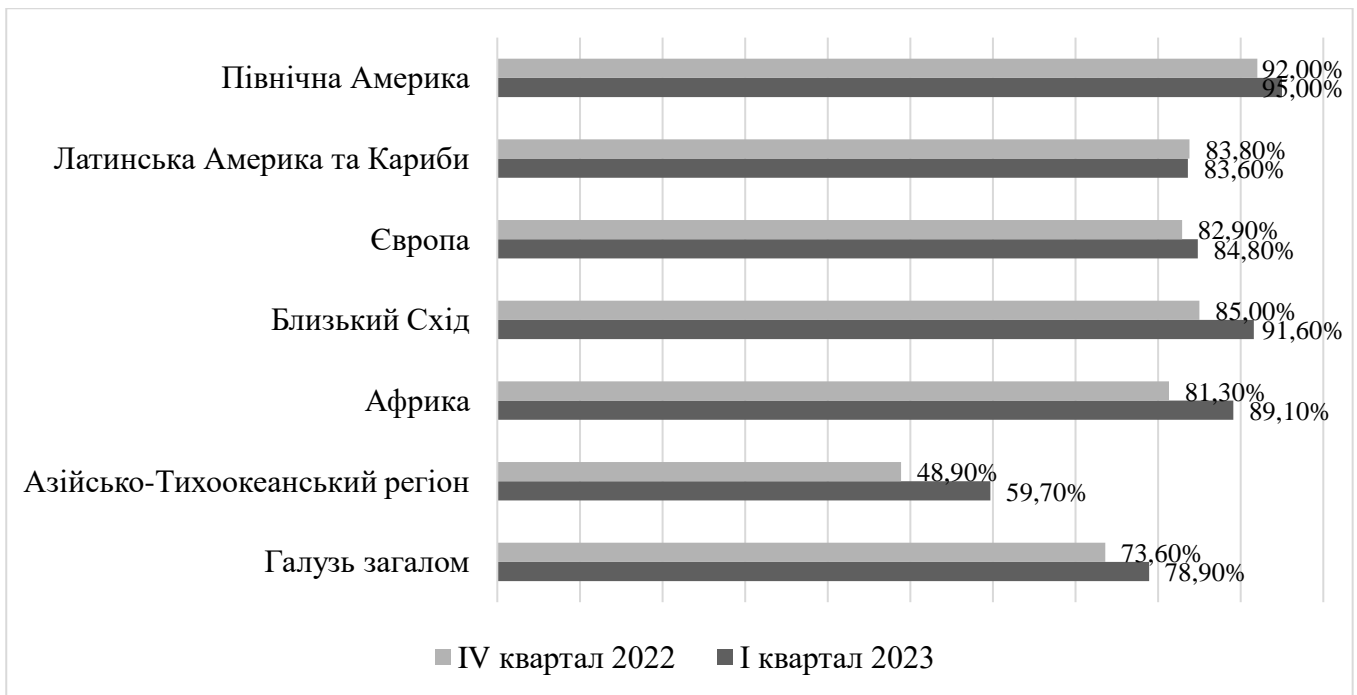


Рис. 2.6. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом (міжнародні сполучення) порівняно з I кварталом 2019 року за регіонами реєстрації авіакомпаній, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

Хоча довгостроковий вплив пандемії на споживчі вподобання залишається невизначеним, у другій половині 2022 року глобальні показники виконаних пасажиро-кілометрів в міжнародних сполученнях відновлюються з випередженням економіки. Даний позитивний розвиток продовжився в I кварталі 2023 року, коли показники виконаних пасажиро-кілометрів преміум-класу досягли 85,0% рівня I кварталу 2019 року, тоді як для економ-класу досягли 78,4%.

Обсяги внутрішніх авіап перевезень країн продовжують відновлюватися швидше, ніж міжнародних, зокрема через відновлення авіасполучення на внутрішньому ринку Китаю. У I кварталі 2023 року частка виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом у внутрішніх сполученнях зросла на 23,2% порівняно з попереднім роком, досягнувши рівня 98,0% I кварталу 2019 року. В Китаї даний показник досяг 91,6% від рівня 2019 року. Інші внутрішні ринки, включаючи США та Індію, також продемонстрували стійкі позитивні результати, перевищивши поріг 2019 року на 4,9% [75].

Коефіцієнти завантаження повітряних суден, які вказують на рівень попиту споживачів на авіаперевезення, були близькі до рівнів 2019 року для всіх регіонів. Авіакомпанії Африки та Близького Сходу перевищили свої коефіцієнти завантаження до пандемії на 3,3% і 5,8% відповідно, досягнувши 74,5% і 79,4%. Такі цифри демонструють високий попит на авіаперельоти в усьому світі (рис. 2.7):

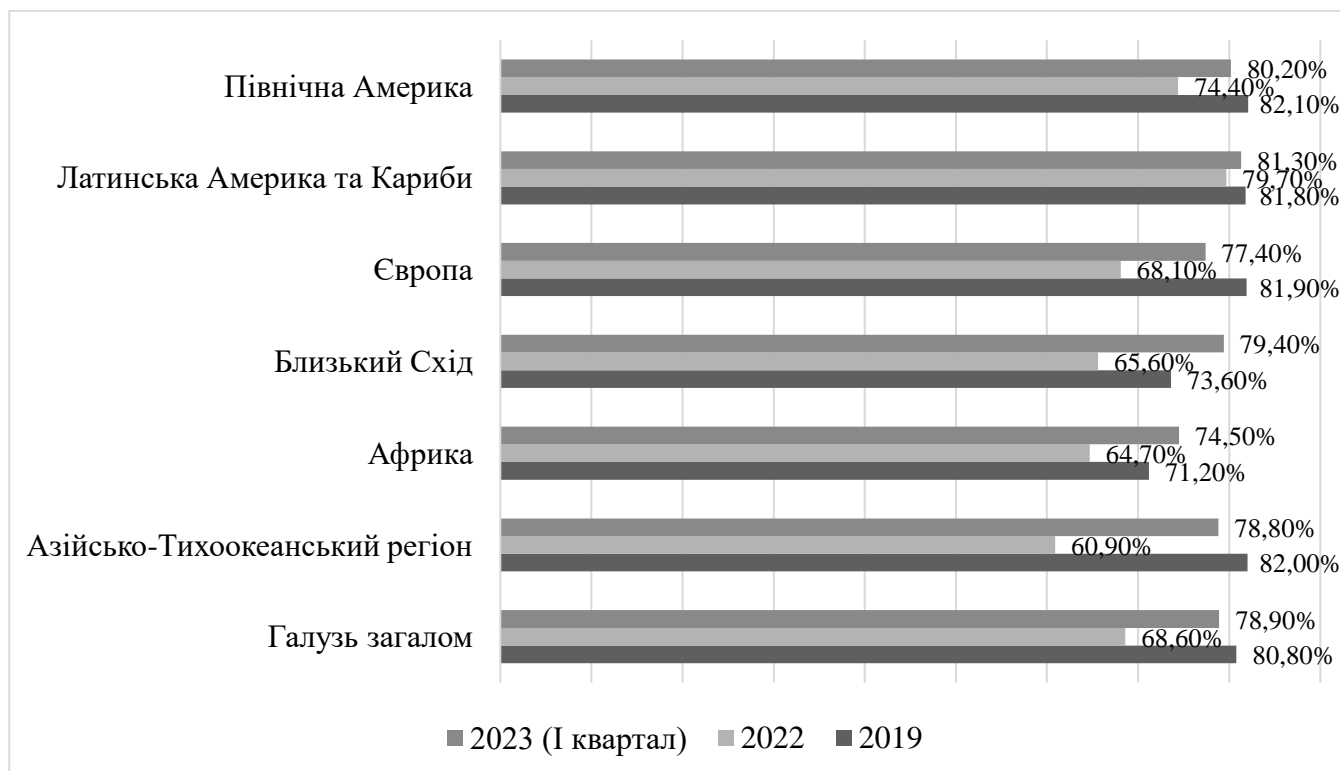


Рис. 2.7. Завантаженість повітряних суден при пасажирських авіаперевезеннях, %

Примітка. Розраховано автором за даними [76].

Однак важливо зазначити, що хоча активність авіатранспортного сектору й наближається до рівня 2019 року та навіть перевищує його, вона залишається значно нижчою, ніж, ймовірно, була б, якби не сталася криза COVID.

Протягом 2022 року глобальна кількість авіапасажирів зросла до повного відновлення. Повторне відкриття Китаю сприяло подальшому зростанню пасажиропотоку у січні та лютому 2023 року, перевищивши 90% рівня авіаперевезень до пандемії. У поєднанні з Новим роком відновлення авіаперевезень Китаю значно збільшило продаж авіаквитків на внутрішньому ринку, перевищивши кількість пасажирів порівняно з I кварталом 2019 року.

Обсяги продажів авіаквитків в міжнародних сполученнях також трохи відновилися та залишаються вище 80% від рівня 2019 року [76], що є позитивним результатом, враховуючи глобальну інфляцію та високі ціни на паливо. Продаж квитків як на внутрішні, так і міжнародні авіарейси продовжує вказувати на оптимістичний прогноз і стійке відновлення, причому обсяги продажі зросли в усіх регіонах порівняно з попереднім роком (рис. 2.8):

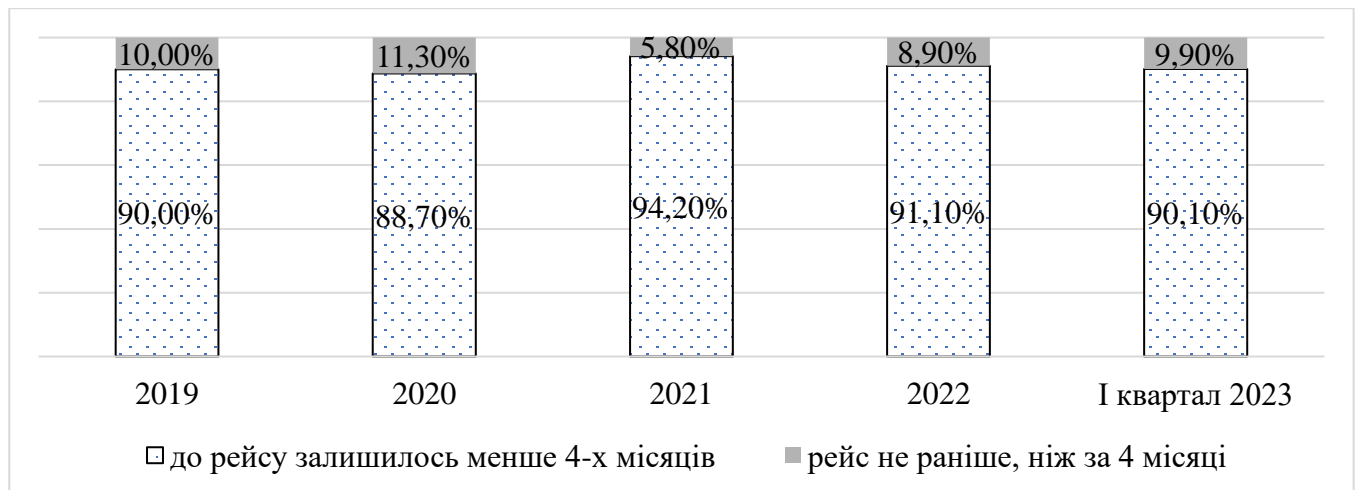


Рис. 2.8. Динаміка продажів авіаквитків, %

Примітка. Розраховано автором за даними [76].

За даними IATA очікується, що авіапасажиропотік все ще зростатиме в середньому на 3,2% до 2040 року, що призведе до подвоєння попиту на авіаперевезення до кінця прогнозованого періоду [70]. У найближчій перспективі такої тенденції сприяють останні події в Китаї та Азійсько-Тихоокеанському регіоні загалом; очікується, що світовий авіапасажиропотік повністю відновиться до рівня 2019 року до 2024 року (рис. 2.9). Перехресні фактори, включаючи високі ціни на енергоносії та споживчі ціни, зростання витрат авіакомпаній і обмеження пропускної спроможності аеропортів, а також уповільнення світової економіки продовжують погіршувати баланс ризиків.

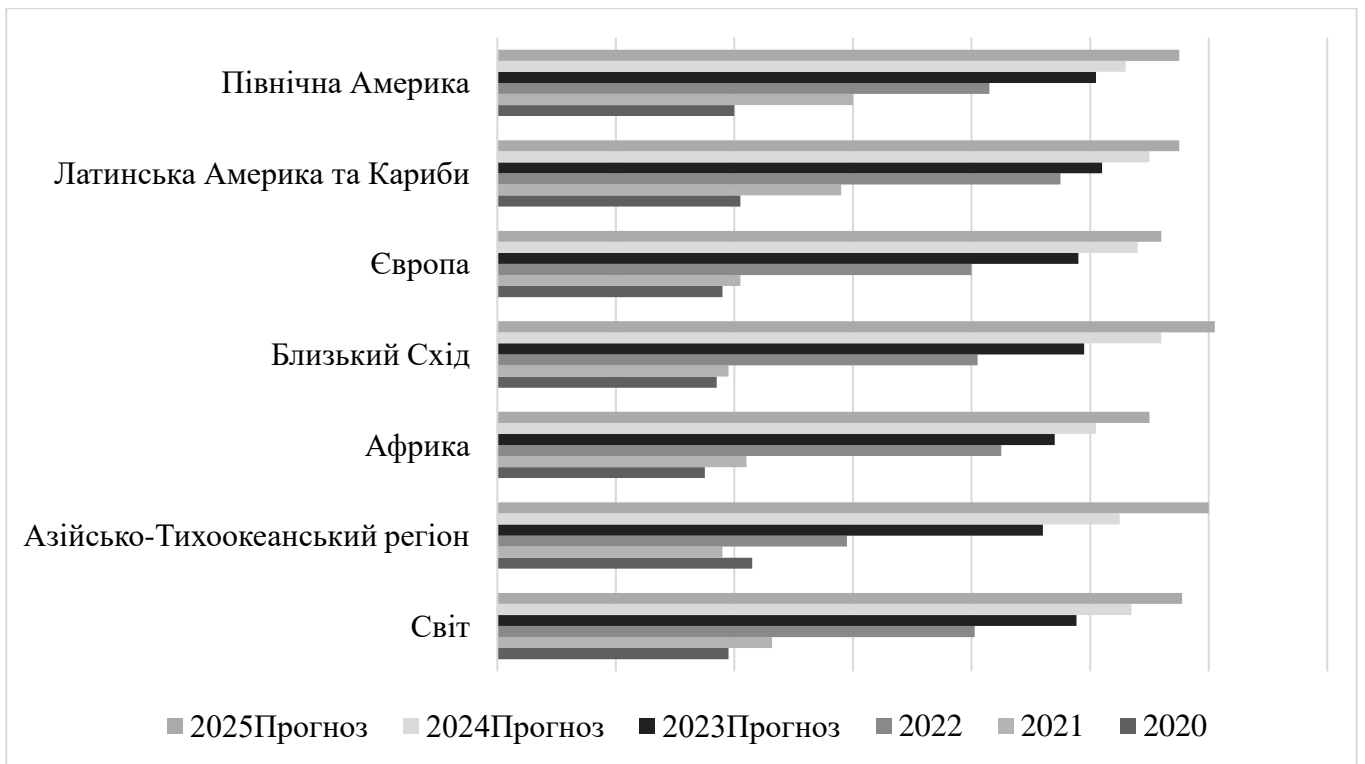


Рис. 2.9. Динаміка обсягів пасажирських перевезень повітряним транспортом порівняно з 2019 роком, %

Примітка. Розраховано автором за даними [69].

Завдяки позитивним змінам, які спостерігаються в певних регіонах світової економіки, очікується, що до 2024 року Азійсько-Тихоокеанський регіон досягне допандемійного рівня авіаперевезень, головним чином завдяки більш ранньому, ніж очікувалося, повторному відкриттю Китаю. Очікується, що 2023 року Латинська Америка та Карибський басейн повністю відновлять роботу авіатранспортного сектору, враховуючи стійкі високі результати внутрішніх і міжнародних авіаперевезень до регіону та з нього. Прогнозується, що Африка повернеться до рівня пасажиропотоку до пандемії COVID-19 у 2024 році завдяки високим показникам з початку 2023 року.

Загальносвітова кількість авіамаршрутів повернулася до рівня до пандемії та перевищила на 4,5% рівень 2019 року. Однак відновлення частоти міжнародних рейсів, що особливо важливо для ділових подорожей, все ще відстає на 81% від рівня до пандемії.

Відновлення авіазв'язків поширюється на всі регіони світової економіки,

причому Африка є найсильнішою наразі; міжнародне повітряне сполучення в Африці перевищило рівень 2019 року, досягнувши 104% у березні 2023 року. Регіони Латинської Америки, Карибського басейну та Близького Сходу наближаються до рівня до COVID-19 на 97% та 98% відповідно, тоді як для Європи та Північної Америки кількість авіамаршрутів наразі становить 87% від рівня 2019 року. Азійсько-Тихоокеанський регіон продовжує відставати за загальною кількістю авіамаршрутів (62% від рівня 2019 року) [70]. Проте варто зазначити, що за минулий рік у Азійсько-Тихоокеанському регіоні відбулося значне зростання міжнародного авіасполучення на 40%, оскільки Китай та інші важливі регіональні ринки лише відносно нещодавно знову відкрили кордони та зняли обмеження на подорожі.

Зростання світового товарного експорту у 2023 році незначно сповільнилося до 2,2% порівняно з 2,3% у 2022 році. Це вказує на те, що світовий ринок вантажних перевезень повітряним транспортом може продовжувати скорочуватися від слабкого попиту в 2023 році. Суттєво на зниження попиту та скорочення обсягів міжнародної торгівлі, а також вантажних авіап перевезень впливає інфляція. Незважаючи на те, що загальна інфляція досягла максимуму в 8,7% у 2022 році та, ймовірно, знизиться до 7% у 2023 році, загальний рівень цін продовжує зростати, хоча й меншими темпами [67]. Зростаючі ціни на вхідні ресурси, готову продукцію та послуги продовжуватимуть обмежувати купівельну спроможність населення, зменшувати споживання та, зрештою, впливати на авіаційний вантажний бізнес.

Під тиском економічних проблем сфера авіаційних вантажних перевезень залишалася відносно слабкою та зазнавала сезонних коливань. Північна Америка та Африка є єдиними регіонами, де обсяги вантажопотоків перевищили рівень 2019 р.

Нерівномірне зростання вантажних авіап перевезень по регіонах у 2022 році призвело до подальших змін на ринку авіап перевезень вантажів. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні, найбільшому ринку вантажних авіап перевезень, спостерігається скорочення ринкової частки з 34,5% у 2019 році до 32,4% у 2022 році за показником виконаних вантажних тонно-кілометрів (англ. – Cargo Tonne Kilometres, СТК). Авіакомпанії Північної Америки завдяки залученню в обслуговування вантажопотоків у 2022 році збільшили частку регіону за даним

показником з 24,3% у 2019 році до 28,1% у 2022 році [67]. Навпаки, через війну в Україні європейські авіакомпанії зазнали зниження обсягів вантажних тонно-кілометрів на 11,5% порівняно з 2021 роком, що призвело до зменшення частки ринку європейських авіакомпаній з 23,6% у 2019 році до 21,8% у 2022 році (рис. 2.10):

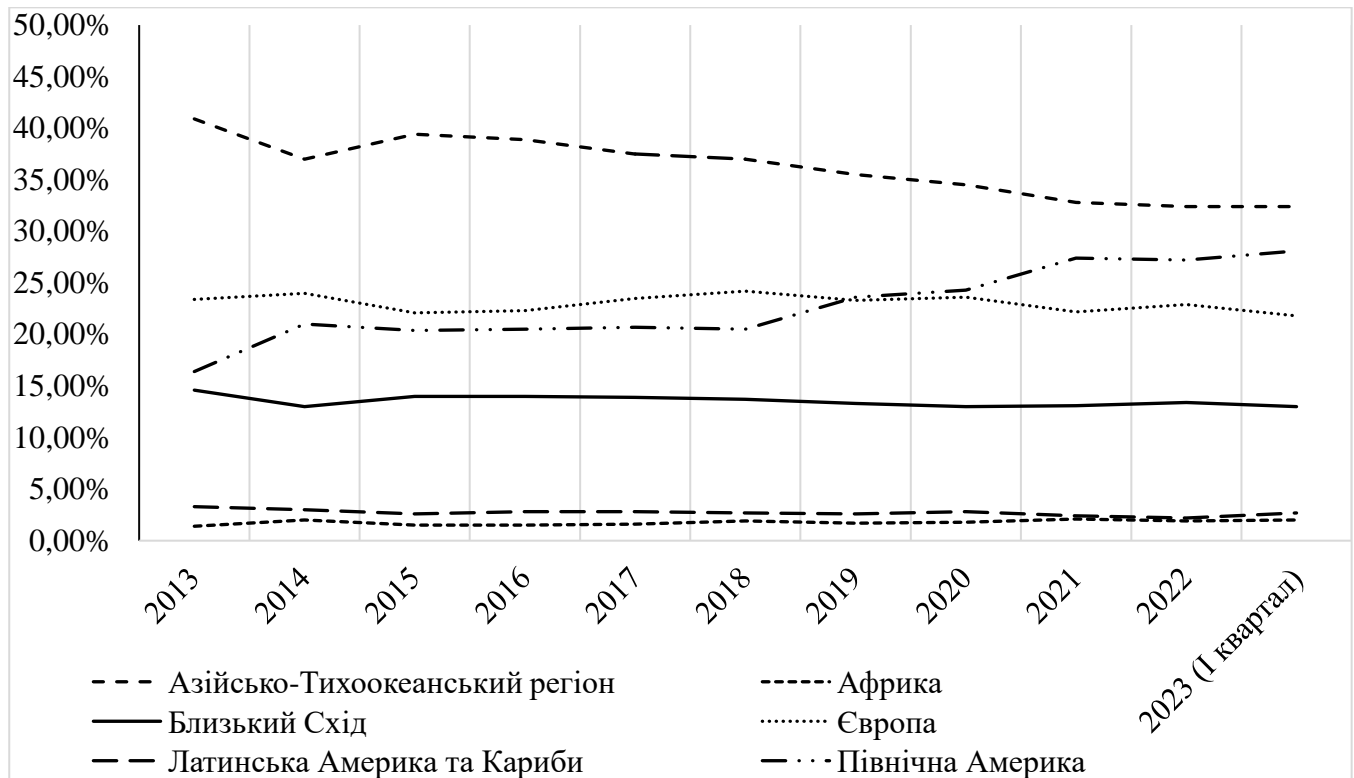


Рис. 2.10. Динаміка виконаних вантажних тонно-кілометрів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) за регіонами реєстрації авіакомпаній, %

Примітка. Розраховано автором за даними [67].

Таким чином, світ стикається з високим рівнем невизначеності на багатьох фронтах, що різко спотворює ризики для загальних перспектив. Позитивні сюрпризи можуть виникнути у вигляді відновлення економіки Китаю скоріше, ніж очікувалося, і коли закінчиться війна в Україні. Незважаючи на таку динаміку, для галузі вкрай важливо залишатися пильними та адаптуватися, щоб ефективно орієнтуватися в невизначеному глобальному ландшафті.

2.2. Розвиток міжнародних авіаційних перевезень за регіонами світової економіки

Міжнародні авіаційні перевезення в сучасному світі є неодмінною складовою глобальної економічної системи, забезпечуючи швидку та ефективну міжнародну зв'язаність та обмін як товарами, так і інноваційними технологіями. Зростаюча потреба в мобільності, глобалізація економіки та розширення міжнародних бізнес-відносин сприяють постійному розвитку і удосконаленню повітряного транспорту. Слід відзначити, що, незважаючи на наслідки триваючої війни в Україні та хвилю випадків захворювання на Омикрон на початку 2022 р., світовий ринок пасажирських та вантажних перевезень повітряним транспортом поступово відновлюється. Проаналізуємо особливості розвитку авіаперевезень за регіонами світової економіки.

Європейські авіакомпанії збільшили обсяги пасажиропотоку на 44% на початку 2023 року порівняно з аналогічним періодом 2022 року, вдалося скоротити розрив на 12% нижче рівня до пандемії. Відновлення авіаринку Європи відбулося в основному за рахунок внутрішніх пасажирських авіаперевезень, які вже перевищили рівень I кварталу 2019 року більш ніж на 10% (рис. 2.11):

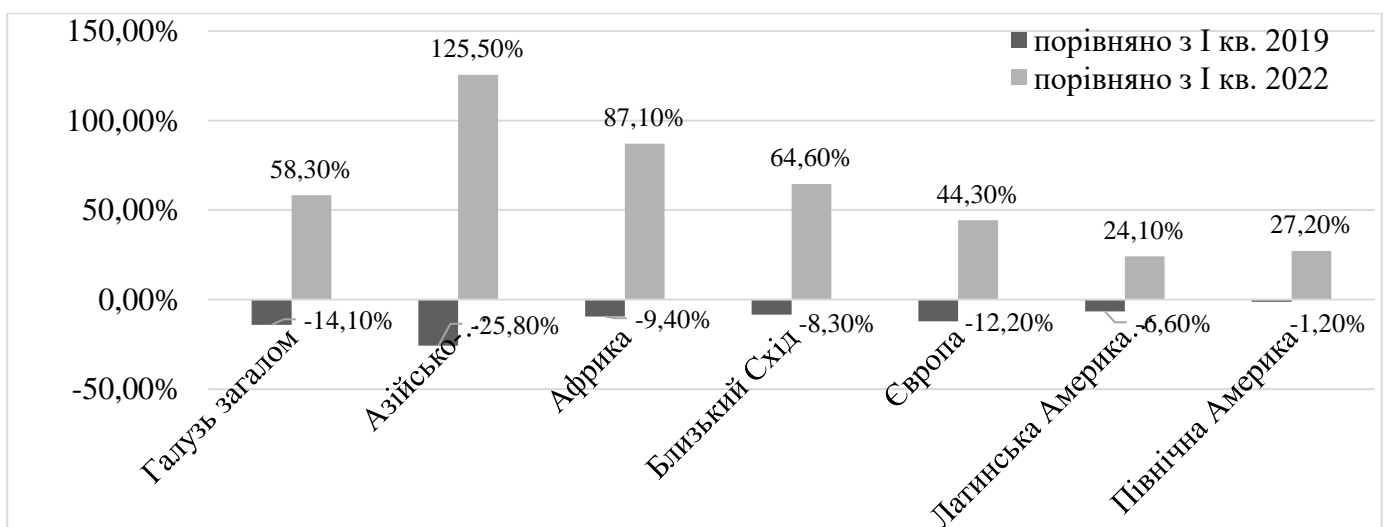


Рис. 2.11. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) у I кварталі 2023 року за регіонами реєстрації авіакомпаній, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

Крім того, європейські авіакомпанії відповідальні за перевезення майже 40% авіапасажирів у міжнародних сполученнях. У I кварталі 2023 року міжнародні перевезення авіакомпаній зросли на 48% порівняно з аналогічним періодом минулого року, однак залишаються на 15% нижчим за докризовий рівень (рис. 2.12):

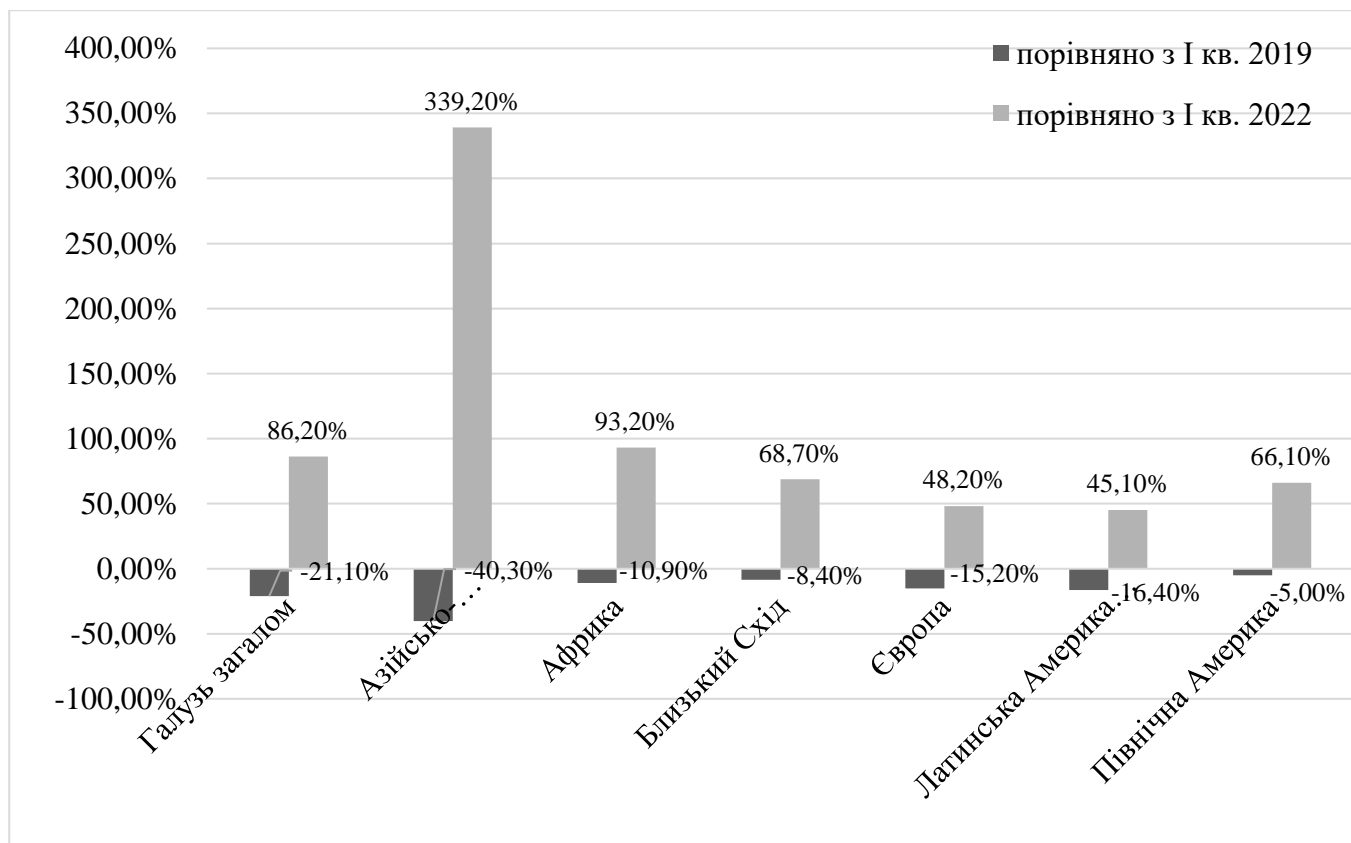


Рис. 2.12. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом (міжнародні сполучення) у I кварталі 2023 року за регіонами реєстрації авіакомпаній, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

З точки зору пропускної спроможності завантаженість повітряних суден європейських авіакомпаній відновилися до 92% рівня 2019 року протягом I кварталу 2023 року, трохи відстаючи від авіакомпаній Америки, але випереджаючи авіакомпанії з решти світу. Пасажиробіг повітряного транспорту при внутрішніх авіаперевезеннях повністю відновився до докризового рівня, тоді як пасажиробіг при міжнародних авіаперевезеннях скоротився від вторгнення Росії в Україну та

обмеженої пропускної спроможності повітряного простору. Тим не менш, пасажирообіг при міжнародних авіап перевезеннях вдалося відновити майже на 27% порівняно з минулим роком і лише на 8% менше докризового рівня [76].

Щодо коефіцієнтів завантаження повітряних суден при перевезенні вантажів, то слід також відмітити певне покращення з початку 2023 року, незважаючи на тенденцію до зниження, яка спостерігалася з початку 2021 року. Коефіцієнти завантаження вантажів становили в середньому 56% для європейських перевізників у I кварталі 2023 року, що на 10% вище, ніж середній коефіцієнт завантаження вантажів по галузі та найвищий порівняно з авіакомпаніями з інших регіонів.

Авіапасажири в Європі продемонстрували швидке відновлення попиту на авіап перевезення, збільшивши обсяги продажів авіаквитків до середини 2022 року. Відтоді тенденція до зростання сповільнилася, вирівнявшись із середнім світовим показником за останні місяці. Дані зміни частково відображені в різноманітних тенденціях формування пасажиропотоку на основних авіаринках регіону. Протягом I кварталу 2023 року Португалія збільшила на 23% обсяги роботи повітряного транспорту порівняно з докризовим рівнем завдяки поживленню міжнародного туристичного бізнесу. Італія, Польща, Греція та Іспанія також продемонстрували зростання пасажиропотоку порівняно з 2019 роком. Незважаючи на відновлення авіасполучення Європи, кількість пасажирів у Фінляндії та Німеччині все ще була на 24% і 29% нижчою за докризовий рівень. З наближенням літнього сезону зазвичай підвищується активність авіаподорожей до регіону та з нього (рис. 2.13).

Щодо забезпечення авіап перевезень вантажів, то тут спостерігаються коливання в усіх регіонах. Після спадної траєкторії протягом 2022 року обсяги вантажних авіап перевезень європейських авіакомпаній почали стабілізуватися на початку 2023 року. Протягом першого кварталу 2023 року європейські авіакомпанії перевезли приблизно на 15% менше вантажів порівняно з відповідним періодом 2022 року та до рівня пандемії [76]. Показники вантажних авіап перевезень Європи були найслабшими порівняно з іншими регіонами.

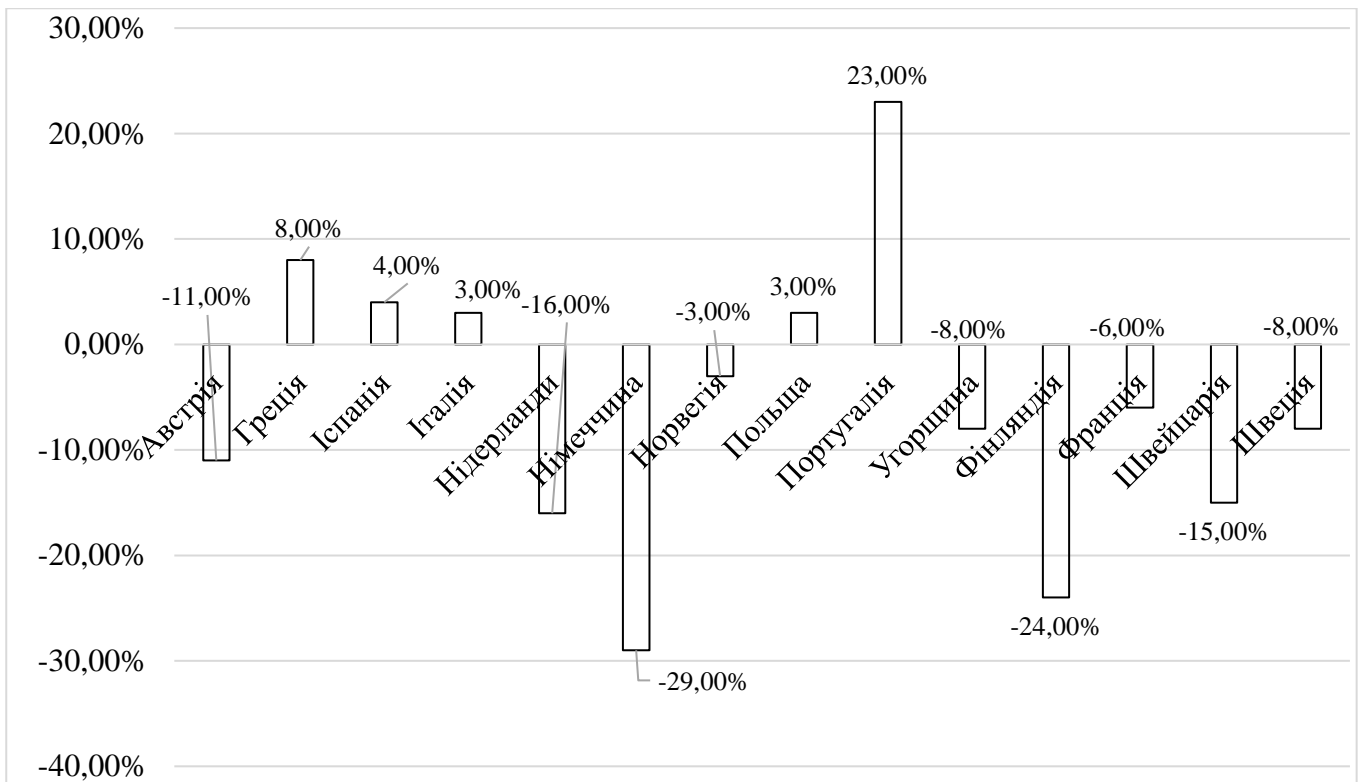


Рис. 2.13. Динаміка перевезених пасажирів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) у I кварталі 2023 року порівняно з I кварталом 2019 року країнами Європи, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

Європейські авіакомпанії демонструють впевненість у зростанні авіаринку, продовжуючи придбавати нові літаки. Зберігаючи стабільне зростання обсягів поставок повітряних суден з 2020 року, планується, що постачання зростуть на 20% у 2023 році. Загалом 377 поставок нових повітряних суден ставить європейських авіаперевізників на третє місце за величиною (частка 26%). На Європу припадає друга за величиною частка широкофюзеляжних повітряних суден, поставка яких запланована на 2023 рік, після Азійсько-Тихоокеанського регіону. Незважаючи на те, що поставки широкофюзеляжних повітряних суден зросли більш ніж на 20% порівняно з минулим роком, вони все ще відстають від докризового рівня (рис. 2.14):

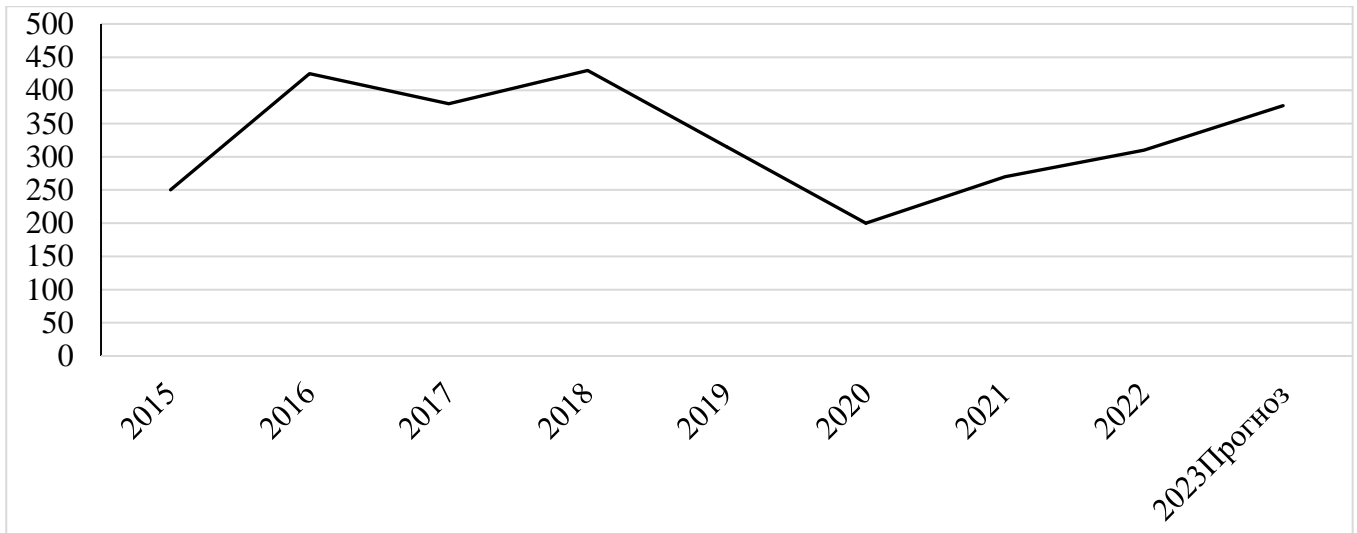


Рис. 2.14. Кількість придбаних комерційних повітряних суден авіакомпаніями Європи

Примітка. Розраховано автором за даними [76].

Північна та Латинська Америка.

Ринки авіаперевезень Північної та Латинської Америки також демонструють тенденцію відновлення, збільшивши загальні обсяги виконаних пасажиро-кілометрів на 27,2% і 24,1% відповідно. Таке зростання пасажиропотоку сприяло відновленню роботи авіаперевізників регіону та поверненню до рівня 2019 року, відновившись на 98,8% в авіакомпаніях Північної Америки та 93,4% в авіакомпаніях Латинської Америки [70].

Для авіакомпаній Північної Америки показник відповідає загальній тенденції до зростання як і в інших регіонах – на 66,1% на початку 2023 року порівняно з тим самим періодом 2022 року. Хоча даний показник був на 5,0% нижче рівня 2019 року, вони залишаються найближчими до докризового рівня порівняно з іншими регіонами. Таке покращення можна пояснити швидким відновленням обсягів авіаперевезень Канади – майже 90% докризового рівня, тоді як ринок США залишився трохи вище рівня 2019 року [76].

Як можна побачити, авіакомпанії Латинської Америки з річним приростом на 45,1% виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом у міжнародних сполученнях мали найнижчий серед регіонів показник, але були близькі до

середнього відновлення обсягів перевезень до пандемії та на 16,4% нижче 2019 року. Пасажиропотоки в даному регіоні також різняться за країнами. Деякі країни продемонстрували потужне відновлення, зокрема Колумбія, Мексика та Домініканська Республіка, – понад 15% вище рівня 2019 року [76]. Інші важливі авіаринки в регіоні, такі як Аргентина, Перу та Бразилія, залишилися на 5-12% нижче рівня 2019 року.

Коефіцієнт завантаження повітряних суден зріс у I кварталі 2023 року для обох регіонів: на 5,8% для авіаперевізників Північної Америки та на 1,7% для авіакомпаній, що базуються в Латинській Америці. Обсяги продажів авіаквитків продемонстрували позитивну динаміку і останні дані свідчать про те, що авіакомпанії в регіоні збільшують пропускну спроможність в літньому сезоні.

Скорочення обсягів вантажних перевезень авіакомпаній Північної та Латинської Америки відповідає загальносвітовим тенденціям: показник виконаних тонно-кілометрів на 11,3% нижче рівня 2022 року. Хоча вантажопотік для латиноамериканських авіаперевізників був на 1,7% нижче рівня 2022 року, вони зазнали найменшого скорочення порівняно з іншими регіонами. Частково це можна пояснити високим попитом на експорт квітів з Колумбії та Еквадору, другого та третього у світі експортерів квітів, і понад 95% цього експорту перевозиться повітряним транспортом. З іншого боку, показник виконаних тонно-кілометрів авіакомпаній Північної Америки впав на 11,6% нижче рівня 2022 року, демонструючи друге за величиною скорочення вантажопотоку після європейських авіаперевізників [67]. Зменшення попиту на авіаперевезення вантажів у Північній Америці частково пов'язане з відновленням морського транспорту, чому сприяло пом'якшення обмежень на перевезення та логістичні вузькі місця.

Декілька країн Латинської Америки продовжували підтримувати пасажиропотік вище рівня 2019 року, включаючи Колумбію, Мексику, Еквадор і Домініканську Республіку. Зростаючи на 4% порівняно з рівнем 2019 року, Коста-Ріка приєдналася до групи латиноамериканських ринків, на яких кількість пасажирів перевищила докризовий рівень наприкінці 2022 року [70]. Хоча на початку 2023 року обсяги авіаперевезень Ямайки скоротилися нижче докризового рівня, країни

Карибського басейну виграли від розширення авіасполучення, урядова політика сприяла розвитку туризму в регіоні. Куба продовжувала відставати у відновленні авіап перевезень, хоча й показала помірне покращення кількості пасажирів (рис. 2.15):

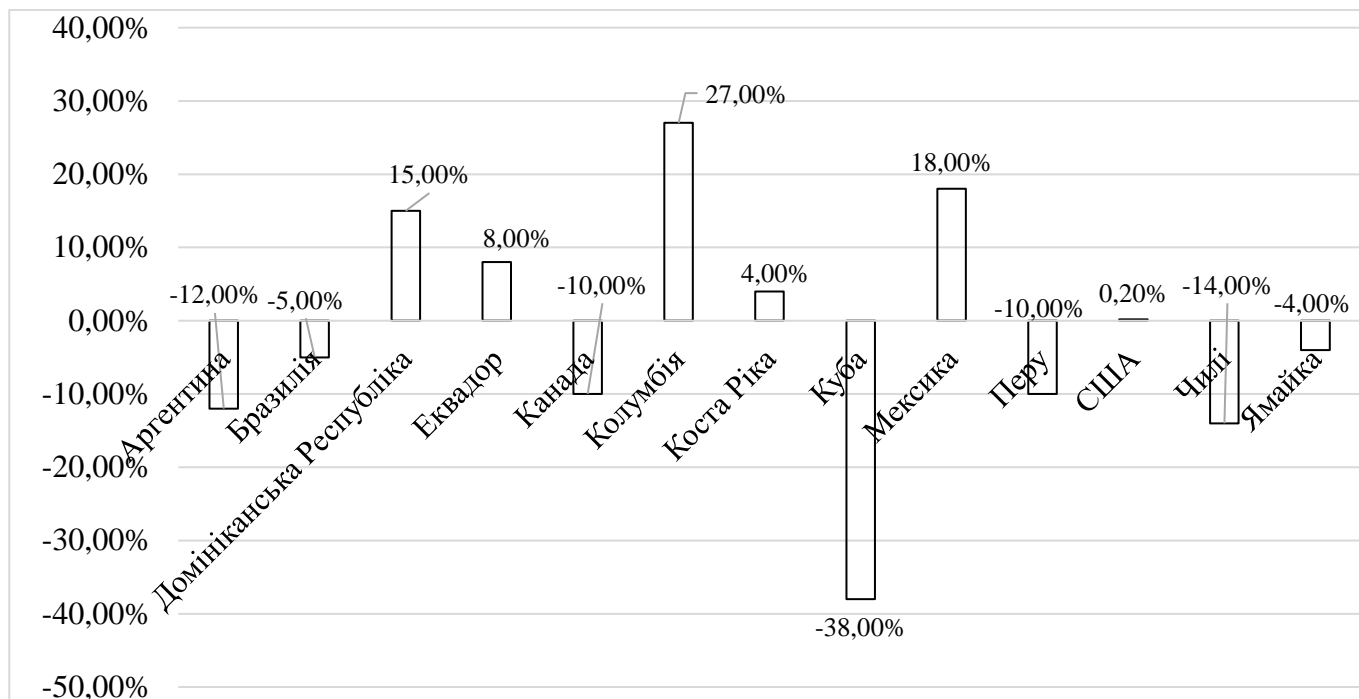


Рис. 2.15. Динаміка перевезених пасажирів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) у I кварталі 2023 року

порівняно з I кварталом 2019 року країнами Північної та Латинської Америки, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

Очікується, що близько третини світових поставок повітряних суден у 2023 році отримають авіап перевізники в Північній Америці (головним чином США). Незважаючи на те, що минулого року поставки в регіон вже перевищили рівень 2019 року, очікується, що цього року вони збільшаться ще на 72 одиниці. Поставки літаків в латиноамериканському регіоні також відновилися до рівня до пандемії в 2022 році. Заплановані та виконані поставки в 2023 році свідчать про те, що цього року збільшення флоту нових літаків сповільнюється. Для обох регіонів постачатимуть переважно вузькофюзеляжні літаки (рис. 2.16):

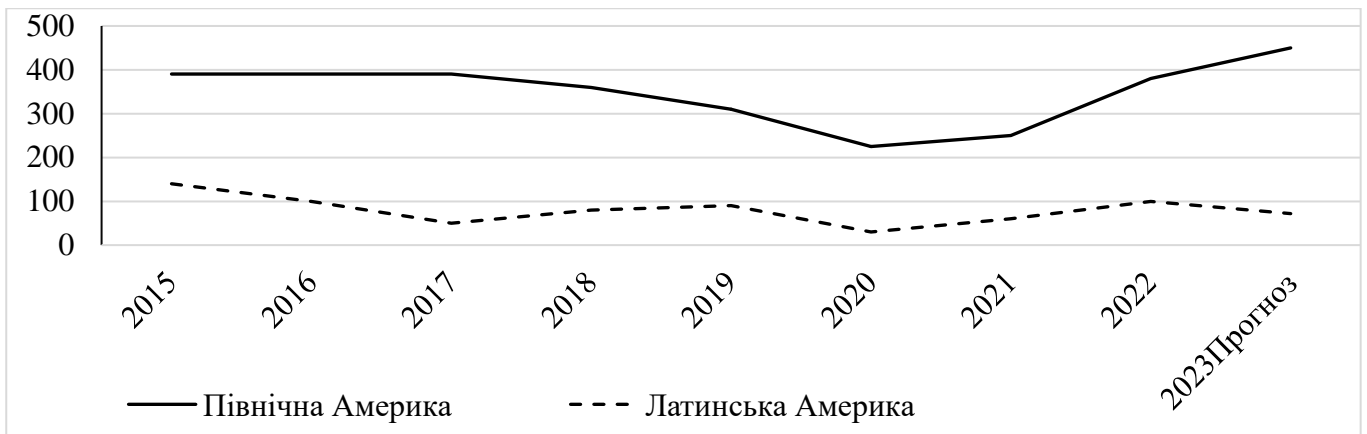


Рис. 2.16. Кількість придбаних комерційних повітряних суден авіакомпаніями Північної та Латинської Америки

Примітка. Розраховано автором за даними [76].

Азійсько-Тихоокеанський регіон.

Авіакомпанії Азійсько-Тихоокеанського регіону зафіксували значне відновлення пасажиропотоків на початку 2023 року порівняно з тим самим періодом минулого року, показник виконаних пасажиро-кілометрів зріс на 125,5%. Це було найвище зростання серед регіонів. Однак якщо порівнювати з докризовим рівнем, Азійсько-Тихоокеанський регіон все ще відстає від інших регіонів. Коефіцієнт завантаження повітряних суден для авіакомпаній регіону покращився, показавши зростання на 17,9% і досягнувши рівня 78,8%. Такі зміни є дуже обнадійливими та спрямовані на підтримання зростаючого попиту на авіаперельоти [76].

Подібні, але більш виражені тенденції щорічного зростання та відновлення до рівня до пандемії спостерігалися на ринку міжнародних авіаперевезень Азійсько-Тихоокеанського регіону. Показники виконаних пасажиро-кілометрів в міжнародних сполученнях авіакомпаній регіону зросли більш ніж утричі на початку 2023 року порівняно з аналогічним періодом минулого року. Це було безперечно найсильніше зростання порівняно з іншими регіонами. Проте обсяги міжнародних перевезень авіакомпаній Азійсько-Тихоокеанського регіону все ще є найнижчими порівняно з 2019 роком серед усіх регіонів. Дана тенденція відображає той факт, що кордони в регіоні відкрилися набагато пізніше, ніж в інших регіонах, а відновлення авіаринку почалося лише наприкінці минулого року.

Вантажні перевезення авіакомпаній Азійсько-Тихоокеанського регіону на початку 2023 року скоротилися на 11% порівняно з аналогічним періодом 2022 року та докризовим рівнем. Діяльність авіакомпаній регіону піддавалася перебоям у торгівлі, виробництві та ланцюгах постачання через проблеми, пов'язані з пандемією в Китаї [67].

З кінця 2022 року в регіоні спостерігається значне відновлення авіаперевезень. Проте через повільне відкриття та обмеження Китай значно відставав від інших великих економік Азійсько-Тихоокеанського регіону. На початку 2023 року стрімке відновлення внутрішнього та міжнародного ринків авіаперевезень Китаю сприяло збільшенню пасажиропотоків у межах 15% від рівня 2019 року. Тайвань та Гонконг також покращили свій пасажиропотік, хоча й не такими темпами, як материковий Китай. Пасажиропотік у В'єтнамі зріс трохи вище докризового рівня, Індія відновила обсяг пасажиропотоку на 1% вище рівня 2019 року. Крім Нової Зеландії, де ринок авіаперевезень залишався стабільним, усі країни досягли подальшого відновлення на початку 2023 року, оскільки продовжував відновлюватися зв'язок з іншими регіонами (рис. 2.17):

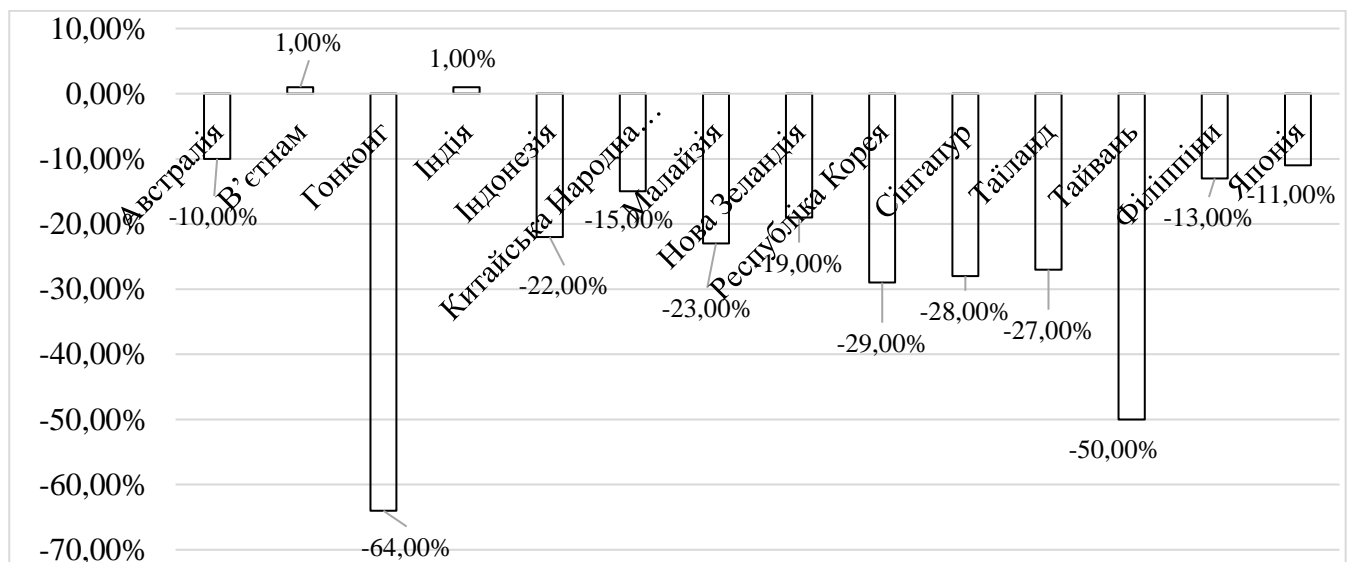


Рис. 2.17. Динаміка перевезених пасажирів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) у I кварталі 2023 року

порівняно з I кварталом 2019 року країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

Кількість повітряних суден, які, як очікується, будуть поставлені в Азійсько-Тихоокеанський регіон, залишається відносно низькою, оскільки регіон ще не відновився до рівня до пандемії. Проте поставки продовжують стабільно збільшуватися і у 2023 році регіон очікує збільшення кількості нових літаків на 21% порівняно з минулим роком. На 2023 рік заплановано 427 одиниць, з яких 88 уже поставлено. Таким чином, Азійсько-Тихоокеанський регіон посідає друге місце за обсягом поставок літаків у 2023 році (частка 29%). До пандемії на Азійсько-Тихоокеанський регіон (в основному на Китай та Індію) зазвичай припадала найбільша частка світових поставок повітряних суден (39% у 2019 році) [76]. Азійсько-Тихоокеанський регіон характеризується найбільшою часткою замовлень широкофюзеляжних літаків (рис. 2.18):

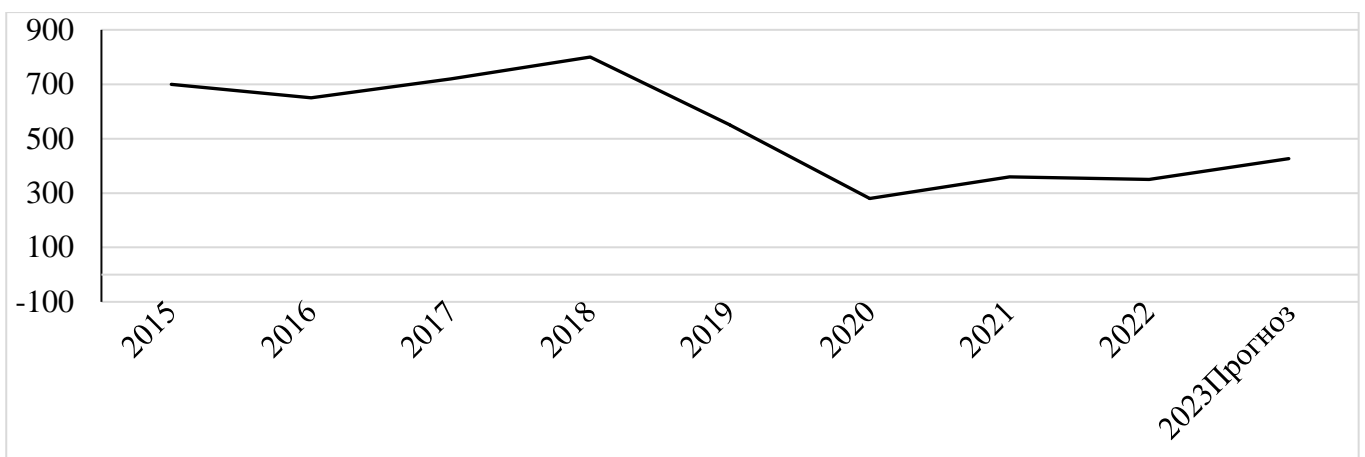


Рис. 2.18. Кількість придбаних комерційних повітряних суден авіакомпаніями Азійсько-Тихоокеанського регіону

Примітка. Розраховано автором за даними [76].

Африка та Близький Схід.

Обсяги перевезень авіакомпаній Африки і Близького Сходу відновлювалися динамічними темпами: показники виконаних пасажиро-кілометрів на початку 2023 року склали 87,1% і 64,6% відповідно, порівняно з попереднім роком. Для авіаперевізників, що базуються в Африці, дані показники були лише на 9,4% нижчими за 2019 рік. Проте регіон продовжує стикатися з економічними бар'єрами,

що впливає на скорочення попиту на авіап перевезення, а також різноманітними проблемами інфраструктури, які обмежують пропускну спроможність авіації та перешкоджають відновленню авіасполучення.

В розрізі країн високі темпи відновлення пасажиропотоку демонстрували основні економічні системи регіонів. У Північній Африці порівняно з 2019 роком пасажиропотік у Марокко та Єгипті зріс на 20% і 29%, а в Тунісі та Алжирі тенденція наближувалася до рівня до пандемії. Відображаючи ослаблену місцеву економіку, а також обмеження пропускну спроможності авіакомпаній, кількість пасажирів ПАР була на 12% нижчою за рівень 2019 року. Пасажиропотік у Нігерії був на 57% вище рівня 2019 року, зберігаючи позитивні результати [76].

На Близькому Сході також спостерігається стійке відновлення авіаринку, причому в більшості країн авіап перевезення відновилися, за винятком Ірану та Кувейту (-26% та -4% відповідно). Йорданія, Катар, Саудівська Аравія та ОАЕ показали значне зростання кількості пасажирів порівняно з 2019 роком (рис. 2.19):

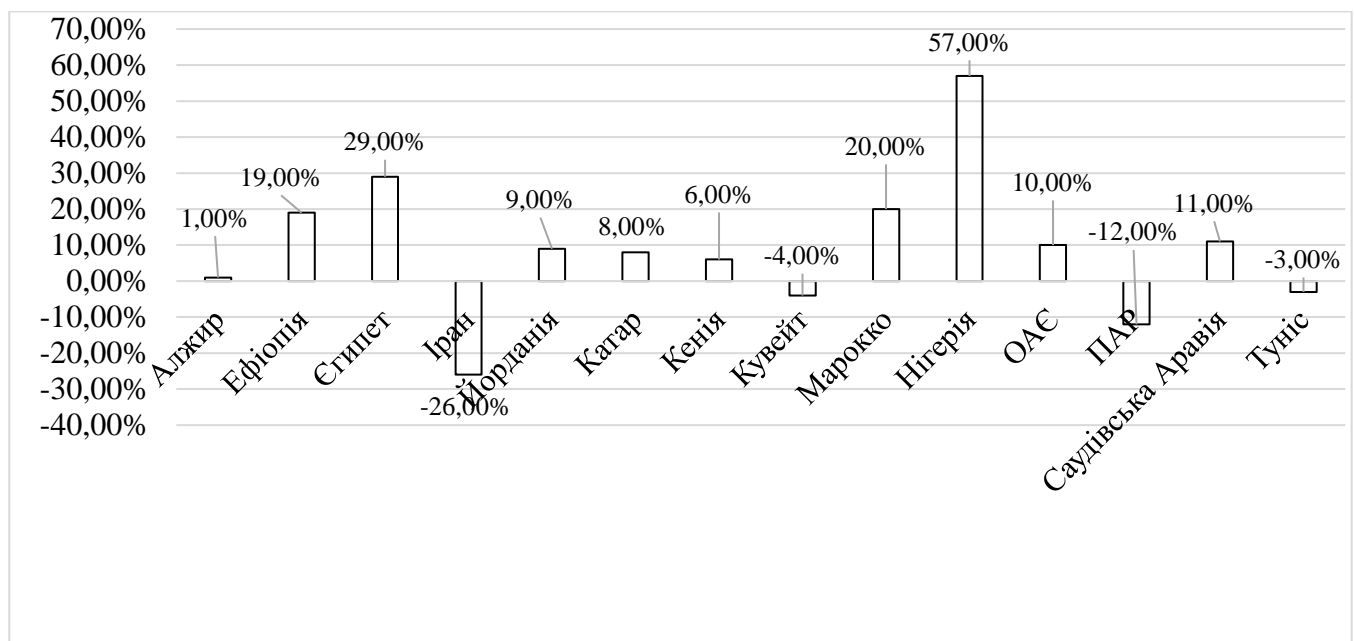


Рис. 2.19. Динаміка перевезених пасажирів повітряним транспортом (разом міжнародні та внутрішні сполучення) у I кварталі 2023 року порівняно з I кварталом 2019 року країнами Африки та Близького Сходу, %

Примітка. Розраховано автором за даними [70].

Обсяги вантажоперевезень для авіакомпаній, зареєстрованих в Африці, були стабільними у 2021 році, причому з початку того ж року обсяги вантажів переважно перевищили рівень 2019 року. В лютому 2023 року показники вантажних тонно-кілометрів були на 26% вище рівня 2019 року. Хоча на початку 2023 року дані показники були на 15,4% вищими за рівень 2019 року, вони поступово знижувалися з вересня 2022 року, із середньорічним падінням на 6,4% у I кварталі 2023 року [67].

Вантажні перевезення авіакомпаній Близького Сходу також знизилися порівняно з обсягами, зафіксованими у 2021 році, які були значно вищими за докризовий рівень. Починаючи з січня 2022 року авіакомпанії Близького Сходу демонстрували постійне зниження вантажоперевезень: в I кварталі 2023 року показники вантажних тонно-кілометрів скоротилися на 8,1% порівняно з аналогічним періодом минулого року та впали на 7,5% нижче рівня 2019 року. Скорочення обсягів вантажних перевезень в регіонах Африки та Близького Сходу відображає глобальне уповільнення попиту на повітряні вантажні перевезення.

Очікується, що в 2023 році авіакомпаніям Африки буде посталено до 32 повітряних суден. Більшість поставок отримають кілька провідних перевізників регіону. У той час як 23 із 48 поставок у 2019 році стосувалися широкофюзеляжних реактивних літаків, більшість поставок у 2020-2023 роках стосуються вузькофюзеляжних. Проте регіональні поставки реактивних літаків у регіоні залишаються стабільними, підтримуючи короткомагістральні та внутрішньорегіональні авіаперевезення (рис. 2.20).

Для авіаперевізників Близького Сходу поставки повітряних суден зберігають тенденцію до збільшення з моменту мінімуму 2020 року. Поставки у 2023 році мають зрости майже на 50% порівняно з попереднім роком. З загальним обсягом 82 літаки у 2023 році поставки повітряних суден на Близький Схід мають відновитися до рівня 2019 року [76]. В даному регіоні також слід відмітити перехід від переважної більшості широкофюзеляжних літаків у 2019 році до вузькофюзеляжних, починаючи з 2020 року.

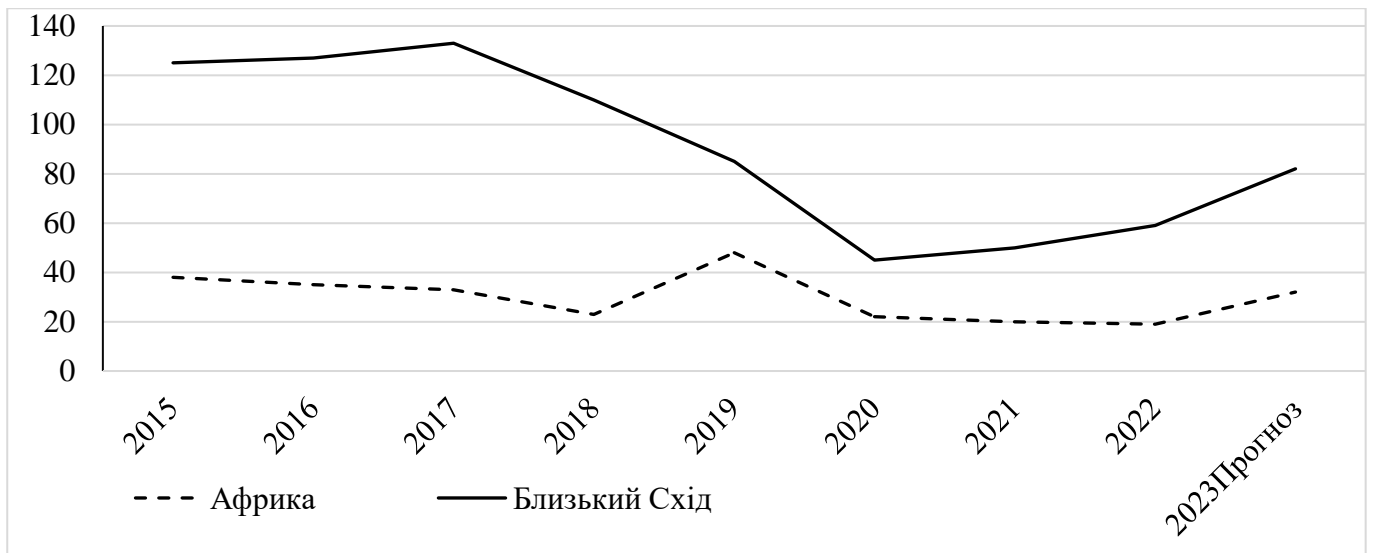


Рис. 2.20. Кількість придбаних комерційних повітряних суден авіакомпаніями Африки та Близького Сходу

Примітка. Розраховано автором за даними [76].

Таким чином, у результаті аналізу розвитку міжнародних авіаційних перевезень за регіонами світової економіки можна зробити висновок про те, що даний сегмент глобального транспортного ринку піддавався значущим трансформаціям та впливам протягом останніх років.

Розвиток авіаперевезень в Північній Америці визначається не лише високою конкурентоспроможністю та технологічними інноваціями, але й стрімким відновленням після впливу пандемії COVID-19. У Європі прискорено впроваджується стала та екологічно зорієнтована концепція, що відзначається розвитком більш ефективних та екологічно чистих транспортних засобів. Азійсько-Тихоокеанський регіон продовжує виступати лідером у впровадженні новітніх технологій та розширенні інфраструктури для відповіді на швидкі темпи зростання попиту. Південна Америка та Африка, хоча й стикаються з внутрішніми викликами, демонструють потенціал для майбутнього розвитку через розширення мереж підтримки та підвищення конкурентоспроможності.

Глобальні тенденції, такі як зростання світової залежності від авіаційних перевезень, розвиток технологій для підвищення безпеки та впливу на навколишнє середовище ставлять перед авіатранспортним сектором як виклики, так і можливості.

Важливо визнати необхідність динамічного реагування та постійного вдосконалення стратегій для забезпечення сталого та ефективного розвитку міжнародних авіаційних перевезень в світі, який невинно змінюється.

2.3. Сучасні ризики та загрози світовому авіатранспортному сектору

Авіатранспортний сектор, який історично визначалася як символ прогресу та здатності долати великі відстані, став важливим складником сучасного глобального суспільства. Проте, незважаючи на надзвичайний розвиток та досягнення, сучасна авіаційна промисловість стикається з низкою складних викликів і загроз, які виникають у зв'язку з розширенням глобальних мереж, технологічними нововведеннями та геополітичними перетвореннями.

Серед цих викликів слід виокремити ризики та загрози, що на сьогоднішній день набувають нових розмірів і форм, вимагаючи комплексного підходу до вивчення та управління. Зміни клімату, кіберзагрози, глобальні пандемії та політичні турбулентності – це лише кілька прикладів факторів, які можуть вплинути на безпеку та ефективність авіатранспортного сектору.

Особливої важливості набуває аналіз та визначення сучасних ризиків і загроз, які постали перед світовим авіатранспортним сектором, розглядаючи їхні взаємозв'язки та вплив на різні аспекти авіаційного промислового комплексу. Необхідним є вивчення особливостей адаптації та впровадження нових стратегій управління, які дозволять авіасектору залишатися стійким та конкурентоспроможним в умовах невизначеності та зростаючих загроз. Аналіз сучасних ризиків та загроз є кроком до розуміння та розробки стратегій, спрямованих на підтримання високого рівня безпеки та стійкості авіатранспортного сектору в умовах невинних змін.

Найгірший період в історії авіації вже минув і в певному сенсі авіатранспортний сектор пережив глобальну пандемію COVID-19 краще, ніж очікувалося. Так, доходи від виконаних пасажиро-кілометрів (РПК) у 2020 та 2021 роках були на 66% та 58% нижчими за 2019 рік відповідно [60]. Приблизно дві третини світового флоту було

законсервовано в ангарах під час найгіршого періоду кризи, сотні поставок повітряних суден були відкладені або скасовані.

Але попит на авіаційні перевезення стрімко підвищився із розповсюдженням вакцини і перспективи повного відновлення авіатранспортного сектору зараз набагато яскравіші, ніж у розпал кризи. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) прогнозує повернення до рівня до COVID-19 у 2023 році, тобто на рік раніше, ніж очікувала більшість аналітиків [80]. Витрати на технічне обслуговування, ремонт та експлуатацію повітряних суден знову зростають і два найбільші виробники літаків Boeing та Airbus оголосили про збільшення обсягів виробництва.

Однак сучасні ризики авіатранспортного сектору та поточні загрози змушують авіакомпанії та операторів вносити зміни у власність та бізнес-моделі. Авіаційна промисловість має свою специфіку, що відрізняє її від багатьох інших галузей. Кожна країна має задовольняти потреби у міжнародних авіап перевезеннях, а також певної частки внутрішніх авіамаршрутів. Сьогодні жодна країна не може існувати без авіатранспортного сектору. Кожна країна має принаймні один міжнародний аеропорт або двосторонню угоду з сусідньою країною про використання її аеропортів. Не всі країни мають авіакомпанії, але багато країн, а також приватні компанії мають.

З авіацією пов'язано багато професій. Деякі з них є унікальними й не зустрічаються в інших сферах. Прикладами є польоти та управління повітряним рухом. Інші професії, пов'язані з авіацією, як от інженерія та право, також є спільними для деяких інших секторів економіки.

Усі країни зобов'язані дотримуватися стандартів авіап перевезень, адже мають забезпечувати безпеку польотів та авіаційну безпеку, тому неприпустимим є нехтувати цими стандартами.

На сьогоднішній день можна виокремити наступні ризики та загрози світовій авіаційній галузі (рис. 2.21):

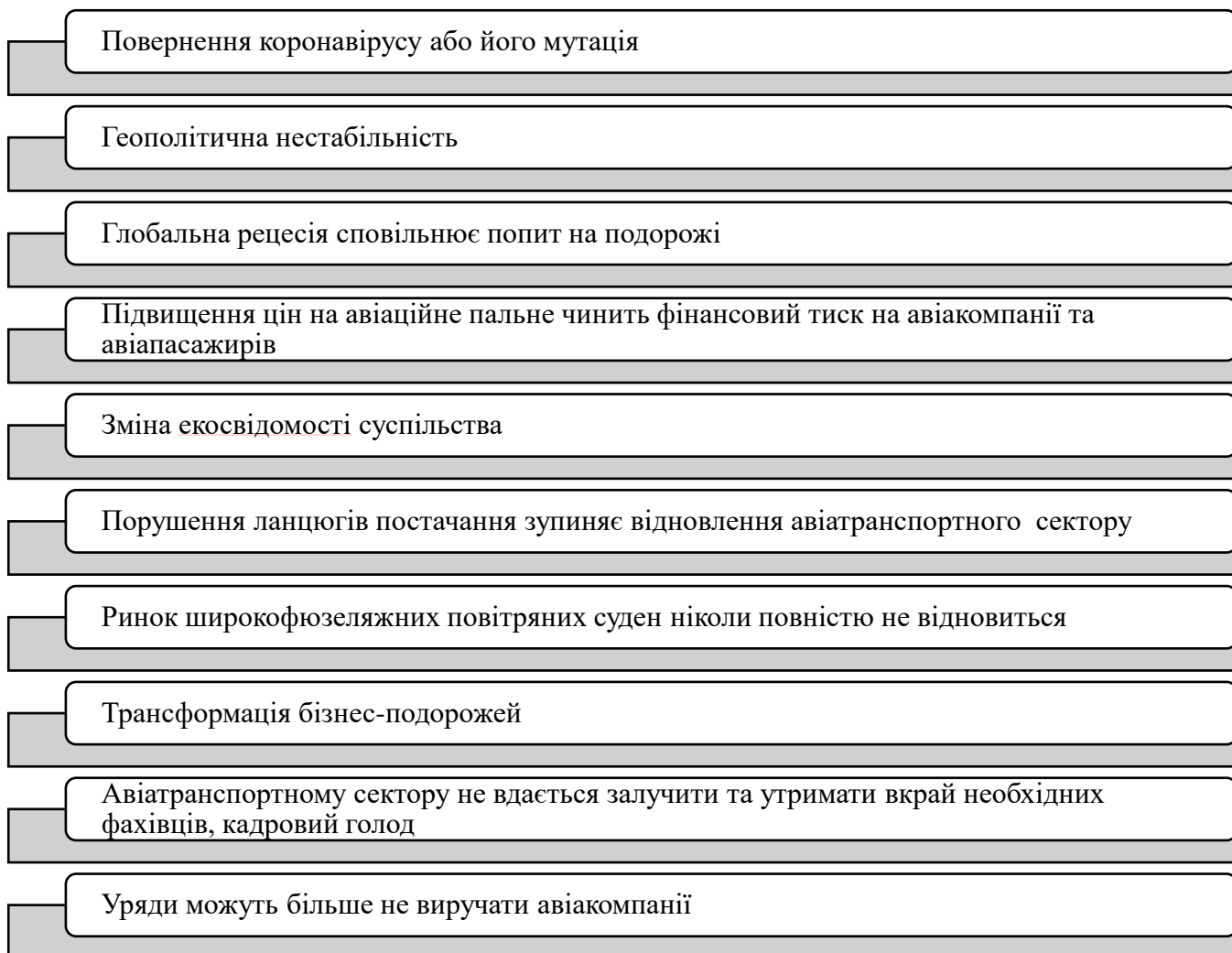


Рис. 2.21. Ключові ризики та загрози світовому авіатранспортному сектору

Примітка. Розроблено автором.

Авіаційний ризик 1. Повернення коронавірусу (або його мутація).

Станом на літо 2022 року слід відмітити послаблення поширення коронавірусу та поступове відновлення світового ринку авіаційних перевезень. Більшість країн скасували вимоги щодо тестування та карантину, і лише деякі все ще обмежують в'їзд пасажирів [50].

Але політика «нульового COVID», яка діє в Китаї, призвела до нерівномірного відновлення авіатранспортного сектору, оскільки попит на пасажирські перевезення в Азійсько-Тихоокеанському регіоні був значно нижчий порівняно з іншими регіонами.

За даними IATA Азійсько-Тихоокеанський регіон є єдиним регіоном, який все

ще має негативні показники виконаних пасажиро-кілометрів порівняно з минулим роком. Подібним чином внутрішній ринок пасажирських перевезень Китаю зазнав найбільших скорочень, знизившись на 81% порівняно з минулим роком [74].

Усі країни прагнуть подолати пандемію COVID-19, але хвиля Omicron показала, що вірус все ще дуже заразний і непередбачуваний. Незважаючи на те, що більшість урядів відмінили карантин, все ще існує вірогідність, що поява нових версій вірусу може призвести до повернення обмежень на подорожі.

Швидке поширення коронавірусної інфекції є яскравим прикладом взаємопов'язаності сучасного світу. Вірусні спалахи відбуватимуться й надалі і ніхто не може передбачити наслідки [36].

Авіаційний ризик 2. Геополітична нестабільність.

Глобальний, взаємопов'язаний характер авіаційної галузі означає, що авіакомпанії, орендодавці, технічні спеціалісти та постачальники дуже вразливі до зовнішніх факторів, які знаходяться поза їх контролем. Пандемії, карантини, торгові суперечки, фінансові кризи можуть знизити попит на подорожі та загрожувати прибуткам суб'єктів авіатранспортного сектору.

Це проявилось під час вторгнення Росії в Україну в лютому 2022 року. Повітряний простір над обома країнами було закрито, а російським перевізникам було заборонено входити в повітряний простір багатьох західних країн. Економічні санкції, накладені на Росію, призвели до того, що багато західних компаній авіатранспортного сектору припинили свою діяльність в цій країні. І Airbus, і Boeing мали десь 350-400 літаків, які експлуатували російські перевізники, коли були введені санкції; однак призупинили технічну підтримку всіх російських літаків. Також припинили свою діяльність в Росії великі виробники двигунів і машинобудівні компанії [39].

Хоча такі кроки й створили труднощі для російського авіаційного бізнесу, однак вплив санкцій є двостороннім. Росія забезпечує понад 40% потреб авіатранспортного сектору в титані і, навіть незважаючи на те, що російський титан не був під прямими санкціями, загроза постачанню може змусити західні компанії шукати способи отримати його з інших джерел. Знайти нове джерело цінної сировини

є нелегкою справою, але зробити це в розпал глобальної кризи ланців поставок проблематично [18].

Авіаційний ризик 3. Глобальна рецесія сповільнює попит на подорожі.

В доповіді Світового банку «Глобальні економічні перспективи» попереджається про сповільнення темпів глобального зростання лише до 2,9% на найближчі роки [87]. Багатьом країнам буде важко уникнути рецесії.

Світовий банк та інші міжнародні організації попереджають, що поточна світова фінансова ситуація нагадує стагфляцію 1970-х років. Зі зростанням цін на товари повсякденного вжитку та побоюваннями щодо наближення рецесії багато потенційних авіапасажирів можуть відмовитися від авіаподорожей.

Авіаційний ризик 4. Підвищення цін на авіаційне пальне чинить фінансовий тиск на авіакомпанії та авіапасажирів.

У березні 2022 року спотова ціна на авіаційне пальне досягла 4,10 долари США за галон, що стало першим випадком, коли ціни перевищили позначку в 4 долари з вересня 2008 року. Відтоді ситуація тільки погіршилася. Навесні 2022 року ціни досягли 5,07 доларів США за галон [65].

Згідно з моніторингом цін на авіаційне пальне IATA, світові ціни в червні 2022 року були на 123% вищими, ніж у червні 2021 року. Наступне підвищення рівня цін значною мірою пов'язане з санкціями проти російської нафти і газу, запроваджені як відповідь на війну в Україні.

Витрати на пальне можуть становити до 40% річних витрат авіакомпаній, що у підсумку веде до підвищення цін на авіаперевезення. Авіапасажири США платять на 33% більше за внутрішніх рейсах, ніж рік тому, авіапасажири в Азії та Європі також стикаються з різким зростанням цін [63].

Якщо ціни на авіаційне пальне та авіаквитки продовжуватимуть зростати, у авіапасажирів з'явиться ще одна потужна перешкода користуватися послугами повітряного транспорту.

Авіаційний ризик 5. Зміна громадської думки досягла переломної точки.

Лише за кілька років суттєво змінилися уявлення про авіаперельоти. Ще до пандемії COVID була невелика, але гучна меншість населення, яка виступала проти

польотів з екологічних причин [26].

Вплив авіації на навколишнє середовище та екологічна свідомість людей впливає на скорочення попиту на послуги повітряного транспорту, так само, як і ймовірність авіакатастроф [21].

Авіаційний ризик 6. Порушення ланцюгів постачання зупиняє відновлення авіатранспортного сектору.

Два роки карантину, обмежень на подорожі та зміни в поведінці споживачів ускладнили авіамаршрути та сповільнили час доставки. Проблеми з ланцюгами постачання вплинули майже на всі сектори бізнесу, включно з авіацією.

Дефіцит життєво важливих авіаційних запчастин і глобальні логістичні проблеми призвели до того, що терміни виконання деяких робіт та виготовлення компонентів різко зросли, у деяких випадках сягаючи більше року, і змусили авіакомпанії, постачальників і технічне обслуговування переосмислити свої стратегії ланцюгів постачання [51].

Виробники двигунів особливо відчувають кризу після того, як кілька менших постачальників компонентів двигунів збанкрутували під час економічного спаду, а інші перейшли на виробництво компонентів для інших секторів. Існує також дефіцит електроніки та сировини, як-от алюміній і вищезгаданий титан. Вживані запчастини також стало важче знайти, що створює проблеми для вторинного ринку.

Проблеми в ланцюгах постачання сповільнюють темпи відновлення авіатранспортного сектору.

Авіаційний ризик 7. Ринок широкофюзеляжних повітряних суден ніколи повністю не відновиться.

Високий попит на авіаційні перевезення сприяв відновленню авіатранспортного сектору після кризи COVID. Відповідно до даних IATA, на початку 2023 року виконані пасажиро-кілометри на міжнародних маршрутах знизилися на 21,1% порівняно з I кварталом 2019 року, однак збільшилися на 86,2% порівняно з аналогічним періодом 2022 року [74]. Однак пропускна спроможність міжнародних авіакомпаній станом у 2022 р. була все ще на 30% нижчою, ніж три роки тому, тоді як загальна пропускна спроможність авіакомпаній з внутрішніх маршрутів

була лише на 9% нижчою, ніж у 2019 р. [76].

Відродження внутрішніх авіап перевезень Азійсько-Тихоокеанського регіону, Європи та Північної Америки настільки випередило міжнародні, що наразі існує історичний дисбаланс між виробництвом широкофюзеляжних та вузькофюзеляжних повітряних суден. У 2022 році поставки широкофюзеляжних літаків становили лише 30% світового ринку літаків, що є найнижчою часткою ринку з початку епохи широкофюзеляжних літаків з початку 1970-х років. Замовлення на широкофюзеляжні повітряні судна динамічно скорочуються: у 2021 році серед 1416 замовлень Airbus і Boeing їх було лише 54 [76].

Попит на вузькофюзеляжні літаки настільки високий, що Airbus планує збільшити виробництво літаків марки A320 протягом наступних трьох років та випускати 75 однопрохідних літаків на місяць до 2025 року. Boeing також збільшує виробництво лінійки вузькофюзеляжних літаків 737 протягом аналогічного періоду часу.

Хоча вузькофюзеляжні моделі, які займають більшу частку ринку, ніж будь-коли раніше, не можуть самі по собі бути проблемою, плани виробництва повітряних суден вказують на серйозні застереження щодо попиту на далекомагістральні перевезення.

Авіаційний ризик 8. Трансформація бізнес-подорожей.

У розпал коронавірусної кризи значно скоротилася кількість ділових подорожей. Обмеження міжнародної мобільності населення та унеможливлення ділових поїздок змусило компанії шукати альтернативні рішення забезпечення бізнес-процесів та організовувати онлайн-зустрічі через мережу Internet.

Насьогодні навіть оптимістичні прогнози свідчать про те, що п'ята частина ділових поїздок ніколи не повернеться. Тривале 20% скорочення корпоративних подорожей становить величезний ризик для авіакомпаній, які традиційно залишають місця бізнес-класу, вартість яких може в десять разів перевищувати вартість звичайних місць економ-класу [53].

Важко переоцінити, наскільки ділові подорожі важливі для прибутку авіакомпаній. Хоча вони становлять лише приблизно 12% усіх пасажирів, бізнес-клас

може приносити до 3/4 прибутку. У глобальній індустрії корпоративних подорожей, яка коштує трильйони доларів, навіть втрата лише 20% всього майбутнього бізнесу створює серйозні ризики.

Авіаційний ризик 9. Авіатранспортному сектору не вдається залучити та утримати вкрай необхідних фахівців.

Події останніх років поставили перед авіатранспортним сектором нові виклики, але вони також погіршили проблему, яка виникла задовго до кризи. Ще до того, як світ навіть почув про COVID, авіація зіткнулася з нестачею робочої сили, особливо серед вузькоспеціалізованих фахівців: механіки, техніки, пілоти [38].

У 2020 році було втрачено понад 1,3 млн. робочих місць в авіатранспортному секторі [61]. Багато з цих скорочених робочих місць були співробітниками похилого віку, яким запропонували раннє звільнення. Звільнення досвідчених фахівців сприяло втраті цінного досвіду. Молоде покоління не прагне працювати в авіації. На сьогоднішній день основними проблемами є підвищена конкуренція за працівників з інших галузей, відносно низька оплата праці та низькі виплати, а також цілодобовий характер роботи.

Авіаційний ризик 10. Уряди країн можуть більше не надавати допомогу авіакомпаніям.

У випадку повторної повномасштабної кризи існує велика ймовірність того, що уряди країн не зможуть врятувати авіатранспортний сектор.

Понад 225 млрд. дол. США, які уряди всього світу виділили авіакомпаніям протягом першого року кризи COVID-19, запобігли банкрутствам і врятували тисячі робочих місць [82]. Значна частина державної допомоги була у формі позик, які з тих пір були повернені авіакомпаніями, в деяких випадках достроково. Однак політики можуть перерозподілити допомогу на вирішення інших поточних проблеми. Крім того, науковці стверджують, що державна допомога насправді не є порятунком авіатранспортного сектору та мають застосовуватися ринкові механізми.

Таким чином, авіатранспортний сектор постійно піддається впливу різноманітних факторів, які визначають появу структурних зрушень та нових світових тенденцій.

Висновки до розділу 2

Детальний аналіз глобальних закономірностей розвитку авіаційних перевезень вказує на його постійний динамізм, залежність від загальносвітових тенденцій та макроекономічних показників, як от ВВП, стан міжнародної торгівлі, рівень безробіття, інфляція, інвестиційна діяльність тощо. Тим не менш, незважаючи на економічні труднощі, що впливають на купівельну спроможність населення і витрати авіакомпаній, відновлення світового попиту на авіаперевезення залишалося стійким – виконані пасажиро-кілометри в 2023 році вже лише на 12,0% нижче докризового рівня, у міжнародних сполученнях – на 18,4%. Коефіцієнт завантаження повітряних суден за останній рік також вказує на підвищення попиту на авіаперевезення. Однак важливо зазначити, що хоча активність авіатранспортного сектору й наближається до рівня 2019 року та навіть перевищує його, вона залишається значно нижчою, ніж, ймовірно, була б, якби не сталася криза COVID.

В розрізі регіонів світової економіки найбільші темпи приросту виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом відзначено в Азійсько-Тихоокеанському регіоні (+125% в I кварталі 2023 порівняно з аналогічним періодом 2022 року, в міжнародних сполученнях + 339,2%). Північна Америка та Африка є єдиними регіонами, де обсяги вантажопотоків перевищили рівень 2019 року. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні, найбільшому ринку вантажних авіаперевезень, спостерігається скорочення ринкової частки з 34,5% у 2019 році до 32,4% у 2022 році за показником виконаних вантажних тонно-кілометрів. Через війну в Україні також зазнали зниження обсягів вантажних тонно-кілометрів європейські авіакомпанії – на 11,5% порівняно з 2021 роком, що призвело до зменшення частки ринку з 23,6% у 2019 році до 21,8% у 2022 році.

На сьогоднішній день авіатранспортний сектор стикається з низкою складних викликів і загроз, серед яких повернення коронавірусу, геополітична нестабільність, підвищення світових цін на авіаційне паливо, екологічне свідомість населення, порушення ланцюгів постачання, скорочення ринку широкофюзеляжних літаків, трансформація бізнес-подорожей, кадровий голод в авіації тощо.

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

3.1. Світовий досвід підтримання авіатранспортного сектору в кризових умовах

Низка загальнодержавних заходів, пов'язаних зі скороченням кризи, спричиненої пандемією COVID, впливають на авіатранспортний сектор разом з рештою економіки, з метою необхідності пом'якшити соціальні наслідки кризи. Крім того, авіатранспортний сектор привернув особливу увагу. Інтерес державної політики щодо запобігання неплатоспроможності та банкрутства компаній даного сектору впливає з наступних позицій: по-перше, перевезення пасажирів і вантажів є, по суті, суспільною корисністю, відсутність якої спричинила б значні економічні та суспільні втрати; по-друге, конкурентоспроможність внутрішнього бізнес-сектору може залежати від підтримки національного авіаперевізника (або перевізників) і принаймні одного міжнародного авіатранспортного вузла (аеропорту). В багатьох інших секторах обидві зазначені позиції можна було б вирішити шляхом підтримання стабільного посткризового бізнес-середовища, заохочуючи появу нових конкурентів на місці тих, на яких вплинула криза. Проте в авіаційних перевезеннях передбачається значна економія на масштабах, тому уряди країн стикаються з ризиком втрати ключових суб'єктів авіабізнесу.

Найпоширенішими механізмами державної підтримки авіатранспортного сектору є наступні (рис. 3.1):

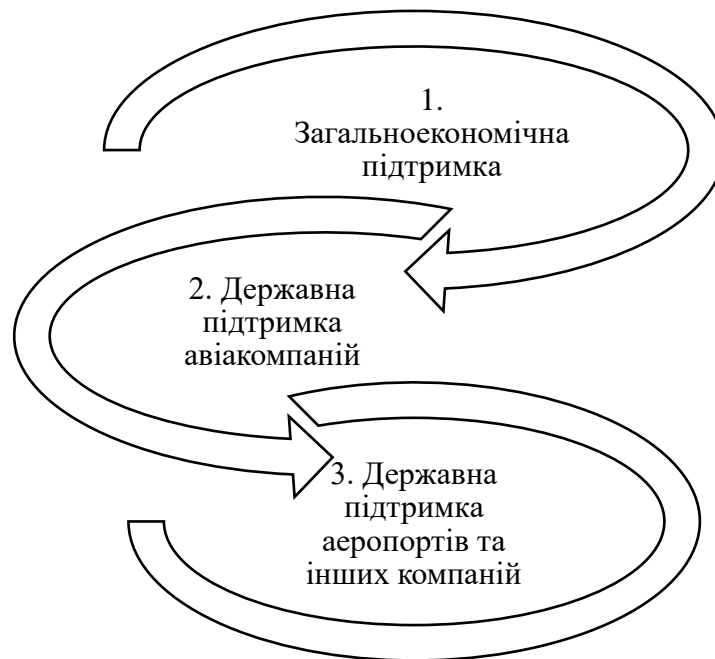


Рис. 3.1. Найпоширеніші в світі механізми підтримки авіатранспортного сектору

Примітка. Розроблено автором.

1. Загальноєкономічна підтримка.

Ступінь, до якого уряди країн підтримують або субсидують свої національні авіатранспортні сектори, важко визначити кількісно. Однак, як правило, заходи, що передбачають загальноєкономічну підтримку, включають: державні позики; державні гарантії за комерційними кредитами (або відсоток від суми кредиту); прямі гранти та фіскальні трансферти компаніям; «натуральні» внески, як от гонорари, відстрочка сплати податків; схеми відпусток з роботи; гібридні боргові інструменти, включаючи конвертовані облігації та варанти; вливання власного капіталу та інша пряма рекапіталізація [23].

Досі підтримка авіатранспортних компаній здебільшого мала місце в одному з трьох контекстів:

1) суто спеціальні заходи, спрямовані на підтримання однієї компанії, яка сприймається як така, що становить національний інтерес;

2) підтримка окремих компаній у ширшому контексті загальних корпоративних схем;

3) галузеві програми, доступні для всіх компаній, які працюють у секторі повітряного транспорту (або сегментах цього сектору).

Прикладами країн, які застосовують секторальні схеми, є Австралія, Бразилія, Корея, Великобританія та США. Деякі такі схеми спрямовані на допомогу авіакомпаніям, але на практиці більшість країн, які підтримали свої авіакомпанії, також надавали підтримку аеропортам та в деяких випадках постачальникам пов'язаних послуг.

Особлива ситуація виникає в Європейському Союзі, де державна допомога за нормальних обставин або заборонена, або обмежена правилами єдиного ринку. Було вирішено, що Європейська комісія тимчасово відмовиться від деяких правил державної допомоги, які застосовуються до рекапіталізації компаній [54]. Держави повинні розробити національні заходи відповідно до додаткових цілей політики, таких як подальше сприяння зеленій та цифровій трансформації.

2. Державна підтримка авіакомпаній.

Національні заходи даної групи поділяються на три широкі категорії:

- 1) негайне пом'якшення наслідків надзвичайної ситуації;
- 2) вирішення кризи, що розгортається;
- 3) середньострокові заходи, спрямовані на відновлення після кризи.

Деякі форми допомоги, такі як звільнення авіакомпаній від зборів за посадку та певних видів оподаткування, в основному належать до першої категорії, оскільки впроваджуються з метою запобігання корпоративному краху. Інші форми, такі як схеми відпусток для уникнення масового безробіття, переважно є заходом пом'якшення кризи, що підпадає під другу категорію. Однак на практиці зазначені три категорії часто не можна повністю розділити [19].

Відповідно до світової практики, державна підтримка авіакомпаній здійснюється за допомогою кредитів та кредитних гарантій, капітальних інвестицій.

В США урядом були надані кредити авіакомпаніям на загальну суму 32 млрд. євро.

В Німеччині була створена відносно складна схема підтримки авіатранспортного сектору. В основі лежить Фонд економічної стабілізації, який був

створений із ширшим мандатом для протидії економічним наслідкам COVID-19. Фонд надає капітал у формі звичайних позик, конвертованого боргу та акціонерного капіталу. Основними бенефіціарами були Lufthansa та туристична компанія TUI [16]. Крім того, федеральні та регіональні органи влади надали кредити та субсидії для збиткового перевізника Condor.

Уряди Франції та Нідерландів надали Air France/KLM великі кредити та кредитні гарантії. У випадку з Францією було виділено кредит у розмірі 4 млрд. євро та державну гарантію на додаткові 3 млрд. євро. Кредитні гарантії мають відносно короткий термін погашення в один рік (з двома послідовними опціями продовження на один рік); гарантійний кредит має термін погашення 4 роки. Нідерланди зробили казначейську позику в розмірі 1 млрд. євро та поновлювану кредитну лінію в розмірі 2,4 млрд. євро (від 11 комерційних банків, під гарантію держави 90%). Державний кредит має бути погашений протягом 5,5 років [37].

В Японії авіатранспортному сектору було надано комплексний пакет заходів, включаючи позики, а також податкові пільги, звільнення від обов'язкових платежів і підтримання рівня зайнятості. Кредит, який доступний лише авіакомпаніям, еквівалентний 4,1 млрд. євро. За це відповідає державний Банк розвитку Японії.

Уряд Швейцарії, як і у випадку Австрії та Бельгії, надав фінансову підтримку національним дочірнім компаніям німецької Lufthansa. Swiss International і бюджетний авіаперевізник Edelweiss Air користуються кредитними гарантіями для позик на суму 1,4 млрд. євро (з яких держава гарантує 85%). Угода закінчується в 2025 році з можливістю двох послідовних продовжень на один рік [24].

Авіакомпанії є компаніями з високим рівнем фінансових позик (і тим більше через кризу), тому відносно невеликі інвестиції в акціонерний капітал можуть мати більший вплив на баланс, ніж більша позика. Одним із найяскравіших випадків капітальних інвестицій є запропоновані урядом Італії дії щодо запобігання краху авіакомпанії Alitalia та створення нової державної компанії під назвою Italia Trasporto Aereo [23].

Серед інших випадків рекапіталізації одним із найвидатніших є план, реалізований в Сінгапурі Singapore Airlines щодо зміцнення свого балансу.

Авіакомпанія, мажоритарним власником якої є Temasek і зареєстрована на Сінгапурській біржі, продала на ринку нових акцій на 8,2 млрд. сінгапурських доларів і залучила кредити шляхом випуску облігацій.

Пакет порятунку Lufthansa від уряду Німеччини включав, як згадувалося раніше, випуск конвертованих боргових зобов'язань, а також пряме збільшення капіталу. Збільшення капіталу на 306 млн. євро Фондом економічної стабілізації призвело до 20% частки в капіталі компанії. Конвертація прав на облігації може збільшити державну частку до 30% плюс 1 акція. Крім того, підтримка туристичної групи TUI не передбачає прямих вливань капіталу, але включає як гарантійні облігації, так і позику з правами конвертації. Це потенційно може залишити у власності держави 25% плюс 1 акцію компанії [17].

Уряди Швеції та Данії брали участь в рекапіталізації SAS Scandinavian Airlines.

3. Державна підтримка аеропортів та інших компаній.

З точки зору державної підтримки аеропортів найбільш вживаними є державні позики та гарантії за кредитами, вливання власного капіталу, відстрочка платежів і податків, а також схеми підтримки заробітної плати.

Так, в Австралії уряд розробив дві загальногалузеві програми для операторів аеропортів. Обидві програми мають на меті покрити конкретні фінансові труднощі, пов'язані з кризою охорони здоров'я, а саме витрати на посилений контроль безпеки в аеропортах, а також тимчасове полегшення та певні відстрочки, які пропонуються орендарям площ аеропортів.

Уряд Бразилії зробив кілька кроків для підтримки приватних аеропортів. По-перше, загальна схема, запроваджена державним підприємством Infraero, допомагала орендарям аеропорту (і, меншою мірою, авіакомпаніям) шляхом відстрочення платежів і продовження контрактів. По-друге, була запропонована додаткова підтримка орендарів дев'яти найбільших аеропортів. По-третє, національний банк розвитку продовжив призупинення виплати заборгованості низці компаній-операторів аеропортів (більшість із яких фінансували свої інвестиції за рахунок банківських кредитів).

Уряди Хорватії та Франції надали загальну тимчасову допомогу аеропортовому

сектору у формі кредитних гарантій та авансів. У випадку з Хорватією допомога була спрямована саме міжнародним аеропортам.

Уряд Литви підтримав свої державні аеропорти, включаючи відшкодування витрат на заробітну плату; відшкодування витрат, безпосередньо пов'язаних з COVID-19; пов'язаних з затримкою прибутку від аеропортів державному акціонеру.

Уряд Туреччини підтримав орендарів своїх національних аеропортів шляхом відстрочки платежів.

Таким чином, вливання капіталу мало місце в багатьох країнах, але в більшості випадків вони були у формі рекапіталізації державних підприємств або участі в емісії нових акцій компаній, в які вже інвестувала держава. В останніх держава іноді брала участь на пропорційній основі з іншими акціонерами, зберігаючи свою докризову частку власності, але в деяких інших випадках частки держави в компаніях зросли. З одного боку, цілком можливо, що деякі уряди, які не передбачали знову стати власниками великих, комерційно орієнтованих компаній, повинні відновити відповідні структури державної власності та відновити інституційну спроможність. З іншого боку, зростаюча роль держави в секторі повітряного транспорту викликає занепокоєння щодо конкуренції та підтримки рівних для всіх учасників умов.

3.2. Шляхи відновлення авіасполучення України після війни

Війна в Україні значно вплинула на діяльність всієї авіатранспортної системи світу. Це проявляється в багатьох аспектах, зокрема: закриття повітряного простору над територією України, руйнування авіаційної інфраструктури країни, зміна маршрутної мережі повітряних перевезень, енергетична криза тощо (рис. 3.2).

У період з 2010 по 2019 роки кількість пасажирів, які користуються послугами цивільної авіації України, подвоїлася з 4 млн. до понад 7,5 млн. на рік [85]. Значну частину десятиліття даний показник збільшувався швидше, ніж в країнах ЄС (рис. 3.3). Причинами такого зростання стало введення безвізового режиму між Україною та ЄС (з 2017 р.), поступова лібералізація українського авіаринку, кульмінацією якої є Угода про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС у 2021 р.

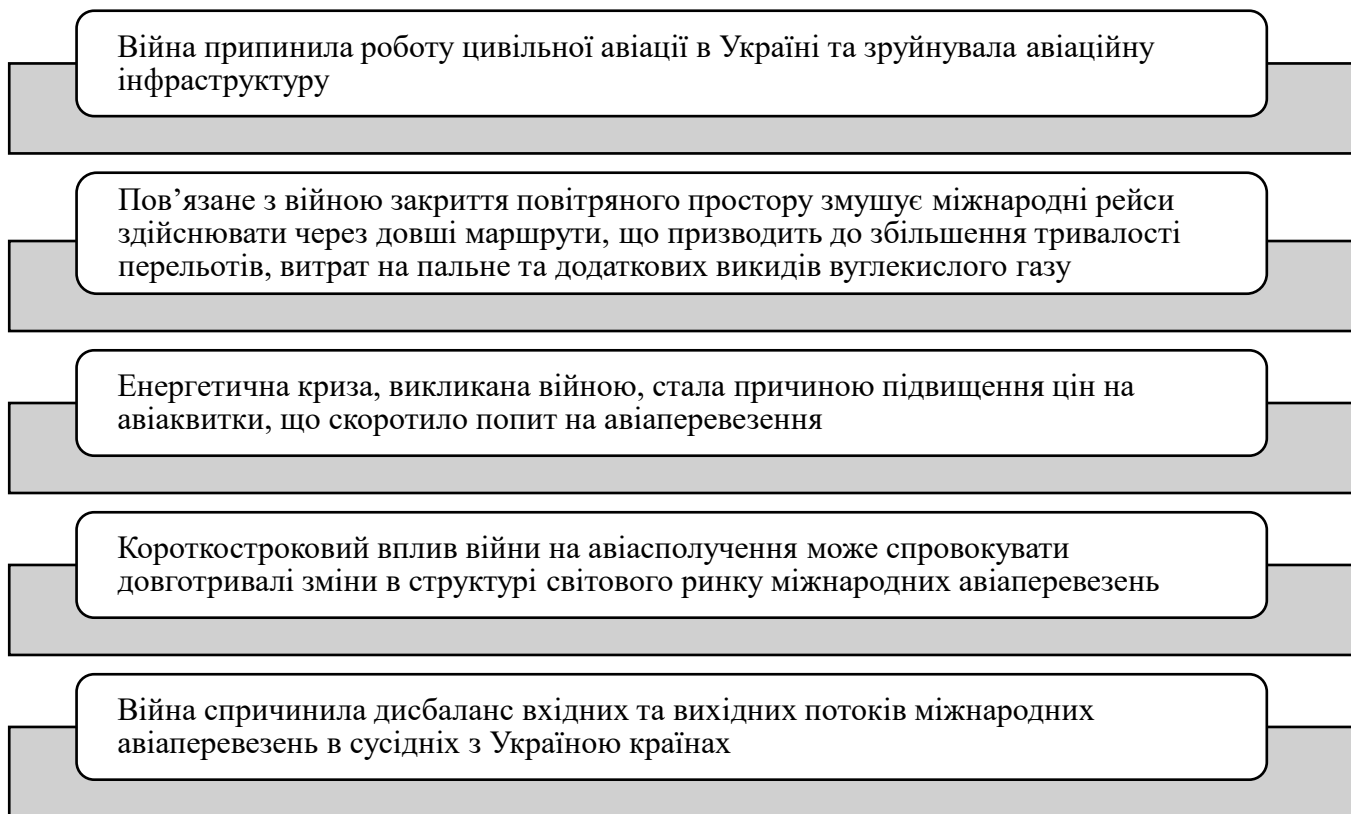


Рис. 3.2. Вплив війни в Україні на розвиток авіаційних перевезень в світі

Примітка. Розроблено автором.

Поява європейських низькобюджетних авіаперевізників в Україні в 2018 році сприяла розширенню маршрутної мережі та поклала край монополії національної авіакомпанії МАУ. Такі нововведення зробили авіаперельоти в межах України та в країни ЄС більш доступними для населення. Авіатранспортний сектор України також отримав поштовх завдяки інвестиціям в інфраструктуру кількох аеропортів, зокрема Дніпра, Харкова, Львова, Одеси та Запоріжжя. Як і в більшості країн, пандемія COVID-19 значною мірою припинила авіасполучення в Україну та з Україною у 2020-2021 роках.

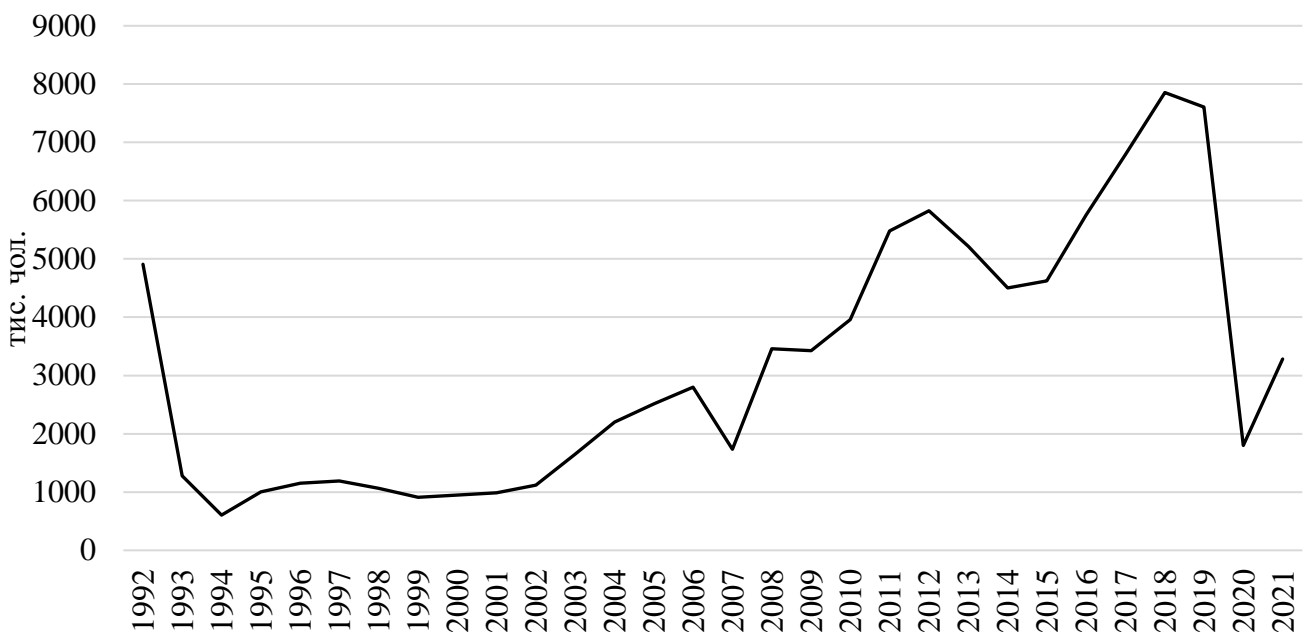


Рис. 3.3. Обсяги регулярних перевезень пасажирів повітряним транспортом України (внутрішні та міжнародні сполучення), тис. чол.

Примітка. Розраховано автором за даними [85].

З початком війни 24 лютого 2022 року діяльність цивільної авіації в Україні припинилася, оскільки країна закрила свій повітряний простір. Не маючи можливості вилетіти літаком та шукаючи притулку від бойових дій, українці подорожували наземним транспортом до аеропортів сусідніх країн. Кількість бронювань авіаквитків в Угорщині, Польщі та Румунії зросла на 10-20% у перший місяць війни, причому різко зросла частка бронювань на виїзд, яка досягла піку в понад 60%, оскільки було куплено набагато більше квитків в один кінець, ніж зазвичай [79].

В Україні уряд повідомив, що станом на липень 2022 року 12 з 19 цивільних аеропортів зазнали пошкоджень, включаючи аеропорти, які нещодавно оновили інфраструктуру, такі як Дніпро та Одеса. На конференції в Лугано, Швейцарія, з відновлення України того ж місяця Україна представила результати оцінювання збитків в інфраструктурі на суму 95 млрд. дол. США, в тому числі 5 млрд. дол. США збитків завдано аеропортам та аеронавігаційному обладнанню. Більшу частину цих збитків (4,28 млрд. дол.) зазнали авіакомпанії України через нульовий пасажирообіг. Решта збитків припала на аеропорти (460 млн. дол. США), Державну службу

повітряного руху України (Украерорух) – 250 млн. дол. США [83].

Українські авіаперевізники швидко адаптувалися до закриття внутрішнього ринку. Оскільки наприкінці січня та на початку лютого 2022 року зростали побоювання щодо війни, оператори евакуювали літаки в аеропорти за межі України. Кілька компаній зараз здають в оренду свій флот авіакомпаніям інших країн, щоб отримати прибутки.

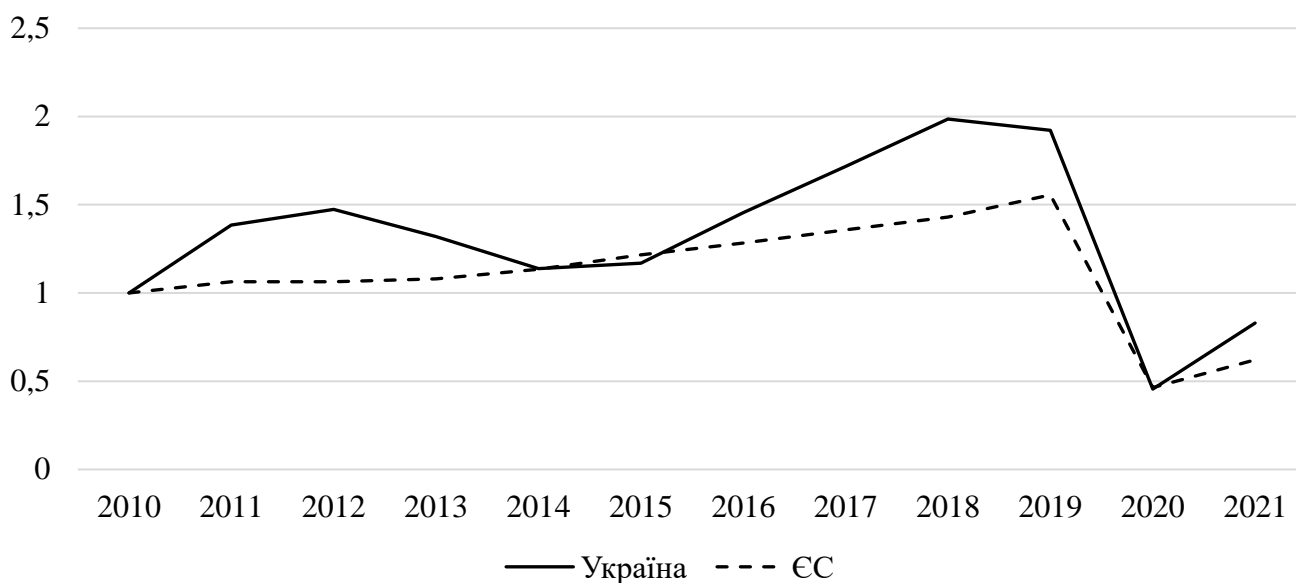


Рис. 3.4. Динаміка пасажиропотоку повітряного транспорту України та ЄС відносно 2010 року (індексовано 2010=1)

Примітка. Розраховано автором за даними [85].

Україна – невеликий авіаринок. Її частка у світовій авіаційній діяльності становить 0,8% виконаних пасажиро-кілометрів (РПК) і 3,3% європейської авіації. Проте наслідки війни виходять далеко за межі повітряних перевезень до та з України. Закриття повітряного простору через війну і пов’язані з цим санкції змусили авіакомпанії шукати альтернативні маршрути. Повітряний простір Росії тепер недоступний для перевізників з 36 країн, а рейси, які раніше проходили над її територією, повинні виконуватися в обхід [81].

Дані обставини збільшують час подорожі для авіапасажирів приблизно на 80% маршрутів, що сполучають Азію та Європу. Збільшення тривалості польоту збільшує

витрати пального і, отже, експлуатаційні витрати авіакомпаній. Також збільшуються викиди вуглекислого газу під час авіаперельотів, що впливає на ситуацію з кліматом. Рейси між Гельсінкі та Токіо, які пропонує авіакомпанія Finnair, наприклад, тепер тривають на 3,5 години довше і, як наслідок, викидають в атмосферу на 40% більше вуглекислого газу. Рейси між Гонконгом і Лондоном, найбільш завантаженим маршрутом, що сполучає Азію та Європу, тривають на 1,5 години довше та дають на 12% більше вуглекислого газу. Додаткові викиди вуглекислого газу від літаків через закриття повітряного простору складають приблизно 10% від загального обсягу викидів між Азією та Європою [76].

Війна в Україні збільшила плату авіакомпаній за пальне, вимагаючи об'їзних маршрутів і спричинивши різке зростання цін на енергоносії. Витрати на пальне становили 25% середніх операційних витрат авіакомпаній до того, як пандемія COVID-19 припинила польоти по всьому світу. Енергетична криза призвела до зростання цін на авіапальне на 37% у 2022 році, що суттєво вплинуло на бюджет авіакомпаній. У короткостроковій перспективі авіакомпанії, які не застрахувалися від цінових ризиків на пальне, стикаються з найбільшими наслідками. Після завершення терміну дії існуючих контрактів на пальне весь авіаційний сектор постраждає від постійного зростання цін. Оскільки авіакомпанії перекладають витрати за пальне на пасажирів, щоб підтримувати свої прибутки, ціни на авіаквитки зросли на всіх ринках. У серпні 2022 року рейси за популярними напрямками зі Сполученого Королівства були на 30% дорожчими порівняно з рівнем до пандемії. В США у вересні 2022 року річна інфляція авіаквитків перевищила 40% [66].

Поки що підвищення цін на квитки істотно не зменшило попит. У перші тижні війни кількість бронювань лише тимчасово впала, швидше за все, через невизначеність, ніж через високі ціни. Відтоді глобальні показники виконаних пасажиро-кілометрів постійно збільшувалися й у жовтні 2022 року досягли 74% від рівня до кризи [69]. Відповідно до прогнозів IATA повернення до докризового рівня буде до 2024 року. Пасажири, які прагнуть подорожувати після вимушеної перерви під час пандемії, зберігають попит. Зокрема, пом'якшення обмежень, пов'язаних із COVID-19, спричинило сплеск бронювань у Китаї; відповідний попит на енергію

може призвести до подорожчання авіаційного пального, а отже, й авіаквитків.

Крім того, авіакомпанії та аеропорти в усьому світі стикаються з нестачею робочої сили. Однак рецесія в Європі може знизити попит на нафту та пом'якшити пов'язане з війною зростання цін на пальне. Зрештою, всі фактори, що сприяють зростанню цін на квитки, можуть уповільнити відновлення авіації після COVID-19.

Тривала війна посилить вплив на міжнародну авіацію та ускладнить її відновлення після пандемії COVID-19. Навіть якщо пов'язане з війною закриття повітряного простору буде тимчасовим, воно може спровокувати тривалі зміни в авіатранспортному секторі. Швидко переналаштована у відповідь на військові дії та санкції маршрутна мережа може залишитися вже без змін. Наприклад, авіакомпанія Finnair, що базується в столиці Фінляндії і спеціалізувалася на рейсах Європа-Азія до війни, перемістила свою пропозицію на західні напрямки. Аналогічно, збільшення обсягу вантажних авіарейсів між Європою та центрами на Близькому Сході за рахунок рейсів між Європою та Азією може стимулювати зрушення у потоках вантажних авіаперевезень.

Війна, що триває в Україні, впливає на попит на подорожі не лише до та з країн, які безпосередньо залучені, але й до інших країн європейського регіону. Загальна кількість бронювань у регіоні дещо знизилася протягом першого тижня війни, але з тих пір відзначається позитивна траєкторія. Частково дана позитивна тенденція також пояснюється послабленням обмежень на подорожі, пов'язаних із COVID.

Країни Східної Європи постраждали найбільше. Хоча можна було б очікувати, що чим ближче країна до України, тим більше це впливає на попит на авіаперевезення, однак на практиці наслідки є протилежними. Наприклад, у Польщі та Румунії кількість бронювань зросла на 10% і 20% відповідно в перший місяць конфлікту порівняно з попереднім місяцем [76]. Ймовірно, це тому, що українські біженці після перетину кордону з сусідніми країнами як правило продовжують подорож повітряним транспортом.

Багато пасажирів даної категорії купують квитки лише в один кінець, що призвело до значного дисбалансу між вихідним і вхідним попитом із цих країн та до них. Як видно з рис. 3.5, співвідношення куплених авіаквитків на вихідні та вхідні

рейси досягло максимуму у співвідношенні приблизно 60% до 40% у Польщі, Угорщині та Румунії. На той момент було приблизно на 50% більше авіапасажирів, які бажали виїхати з цих країн, ніж бажаючих в'їхати. Це мало важливі наслідки для завантаження місць в літаках і, зрештою, для формування мережі та планування розкладу. Як правило, бюджетні перевізники мають більшу гнучкість, щоб пристосуватися до таких моделей попиту. Наприклад, додавання трикутних ротацій в маршрутній мережі до розкладу (наприклад, Будапешт-Лондон-Париж-Будапешт) дозволяє збільшити пропускну спроможність в одному напрямку (Будапешт-Лондон) без необхідності літати з меншим навантаженням у протилежному напрямку (Лондон-Будапешт).

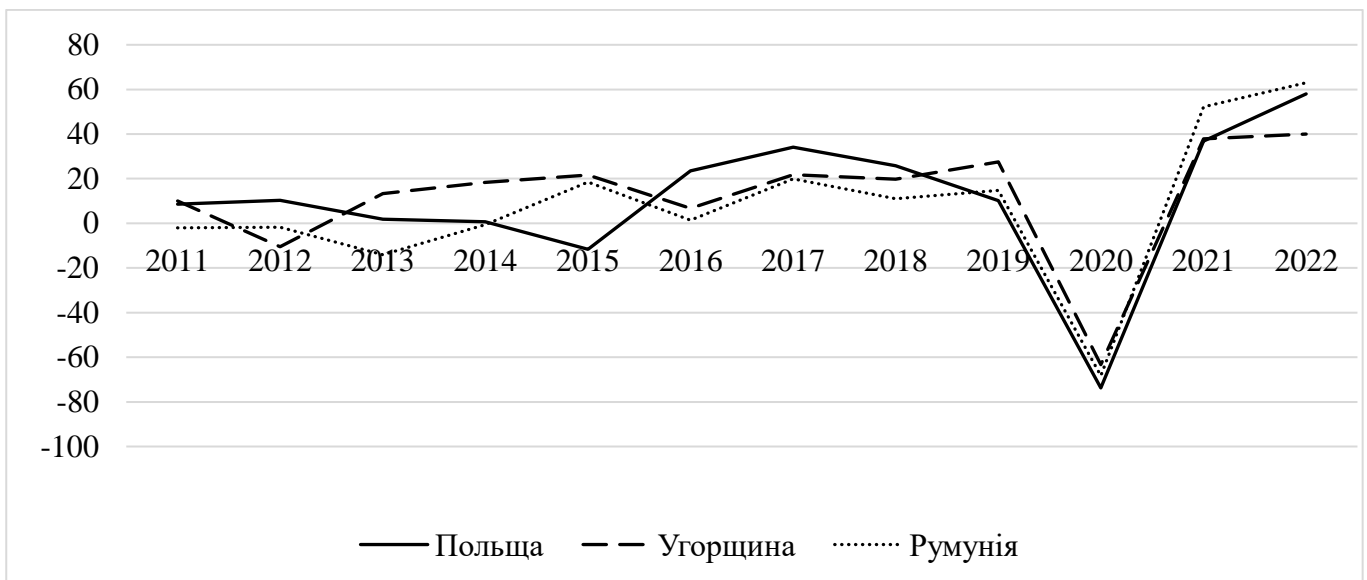


Рис. 3.5. Динаміка міжнародних пасажирських перевезень повітряним транспортом, у % до попереднього року

Примітка. Розраховано автором за даними [85].

У перші три тижні війни авіакомпанії збільшили пропускну спроможність цих трьох країн, збільшивши частоту польотів і ротацію літаків за розмірами на маршрутах. Середня тижнева кількість пасажиро-місць в цих країнах зросла майже на 15 тисяч а маршрутах до Італії, Німеччини та Великобританії [72].

Розрив між вхідним і вихідним попитом, здавалося, скоротився до кінця березня 2023 року, але продовжуватиме розвиватися в майбутньому періоді залежно від

розвитку подій на фронті війни.

Враховуючи вищезазначене, можна виокремити наступні фактори розвитку міжнародних авіаційних перевезень в кризових умовах із застосуванням інструментарію PESTEL-аналізу (рис. 3.6):

P	<ul style="list-style-type: none">• Закриття аеропортів• Державна підтримка повітряного транспорту
E	<ul style="list-style-type: none">• Фінансові втрати через скорочення обсягів роботи підприємств повітряного транспорту• Підвищення рівня безробіття в авіатранспортному секторі
S	<ul style="list-style-type: none">• Погіршення психологічного стану людей• Брак довіри до авіатранспортного сектору• Підвищення лояльності авіакомпаній до пасажирів• Скорочення соціальної відповідальності через безробіття
T	<ul style="list-style-type: none">• Структурні зміни в авіабудуванні• Розвиток інфраструктури аеропортів з урахуванням обмежень COVID• Використання штучного інтелекту в авіації
E	<ul style="list-style-type: none">• Збільшення викидів вуглецевого газу• Забруднення навколишнього середовища
L	<ul style="list-style-type: none">• Глобальні та локальні обмеження і заборони на подорожі• Реалізація правових норм, зокрема з питань безробіття в авіатранспортному секторі, правил гігієни, пропускної спроможності повітряних суден

Рис. 3.6. Фактори, які впливають на розвиток міжнародних авіаційних перевезень під впливом COVID-19 та війни в Україні

Примітка. Розроблено автором.

Таким чином, відбудова зруйнованих аеропортів разом із стратегічними автомобільними та залізничними сполученнями має стати безпосереднім пріоритетом для відновлення зв'язку України зі світом, коли повітряний простір країни знову відкриється для роботи цивільної авіації. Уряд України прагне побудувати або відновити п'ять міжнародних аеропортів після конфлікту та відновити пасажиропотік до рівня 2021 р. в 16,2 млн. пас. [57]. Оскільки будівництво інфраструктури аеропорту зазвичай займає багато часу, важливо, щоб інвестиційні плани втілювалися в життя якомога швидше, по мірі настання небезпечних умов.

На сьогодні в управлінні Міністерства інфраструктури України перебувають

ДП «Украерорух», ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» та ДП «Міжнародний аеропорт «Львів», з яких ДП «Украерорух» та ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» зазнали збитків унаслідок знищення та пошкодження державного майна, об'єктів інфраструктури, обладнання та транспортних засобів під час військової агресії Російської Федерації проти України.

Загалом із 19 діючих цивільних аеропортів зруйновано аеродромні комплекси (зліт-посадкові смуги, будівлі, споруди) у 12 аеропортах. Орієнтовні збитки від аеропортів та аеронавігаційного обладнання становлять понад 200 млрд. грн. [83].

На сьогоднішній день у зв'язку з бойовими діями на території України та введенням воєнного стану повітряний простір України закритий для цивільної авіації, що унеможливило роботу як українських, так і іноземних авіакомпаній та призвело до призупинення аеронавігаційного обслуговування.

Невід'ємною частиною авіатранспортного сектору є авіаційний персонал, який втрачає кваліфікацію, навички та вміння через вимушені простой, а видані сертифікати знаходяться під загрозою втрати легітимності. Для внутрішніх авіаперевізників України пошук персоналу може бути проблемою [10]. Враховуючи затримку у відновленні діяльності авіакомпаній на внутрішньому ринку, персонал авіакомпанії може втратити свою кваліфікацію після тривалого простою. Інші можуть змінити сектор або працювати на іноземних перевізників. Не в останню чергу висока й триваюча людська втрата війни для України впливає на наявність кваліфікованого персоналу для авіакомпаній.

Зупинено реалізацію проектів модернізації аеродромної інфраструктури, у тому числі в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року №126.

Ключові напрями планування відновлення роботи повітряного транспорту України:

- відновлення авіаперевезень та досягнення хоча б довоєнного рівня пасажиропотоку (16,2 млн. пасажирів у 2021 році);
- відновлення авіаперевезень вантажів;

– відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

Обмеженнями швидкого відновлення роботи повітряного транспорту є: триваюча широкомасштабна війна, відсутність фінансування інфраструктурних проєктів, необхідність адаптації законодавства України до законодавства ЄС (рис. 3.7):

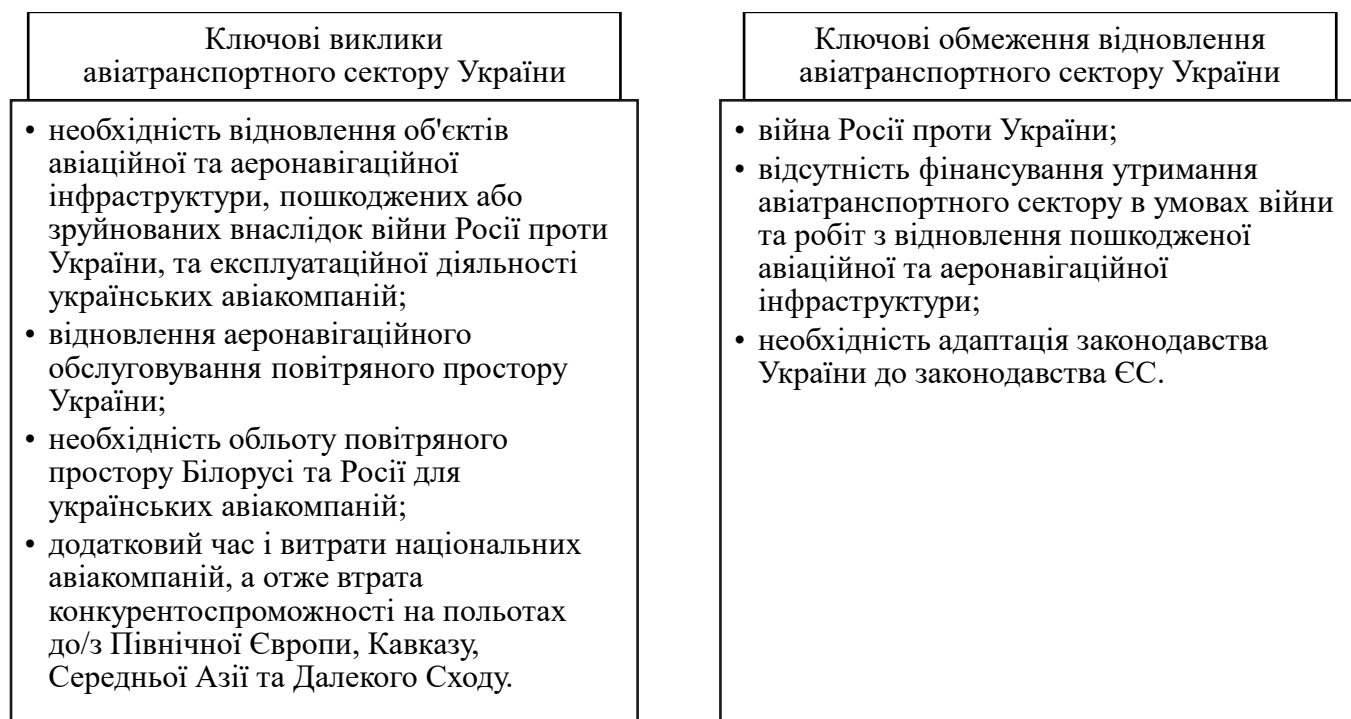


Рис. 3.7. Виклики та перешкоди відновлення авіатранспортного сектору України

Примітка. Розроблено автором.

Коли повітряний простір України стане безпечним, а аеропорти знову запрацюють, уряди партнерів та іноземні авіакомпанії повинні працювати узгоджено, щоб допомогти відновити зв'язок України з міжнародною авіаційною мережею. ЄС запропонував знизити мінімальний рівень використання слотів в аеропортах для авіакомпаній, які літають в Україну, протягом перших 16 тижнів після відновлення обслуговування. З боку України продовження лібералізації ринку, розпочатої до війни, привабить перевізників знову зробити її місцем призначення.

Основними завданнями розвитку міжнародних авіаперевезень України можна виокремити наступні: необхідність реконструкції та подальшого розвитку інфраструктури аеропортів, відновлення аеронавігаційного обслуговування (рис. 3.8):

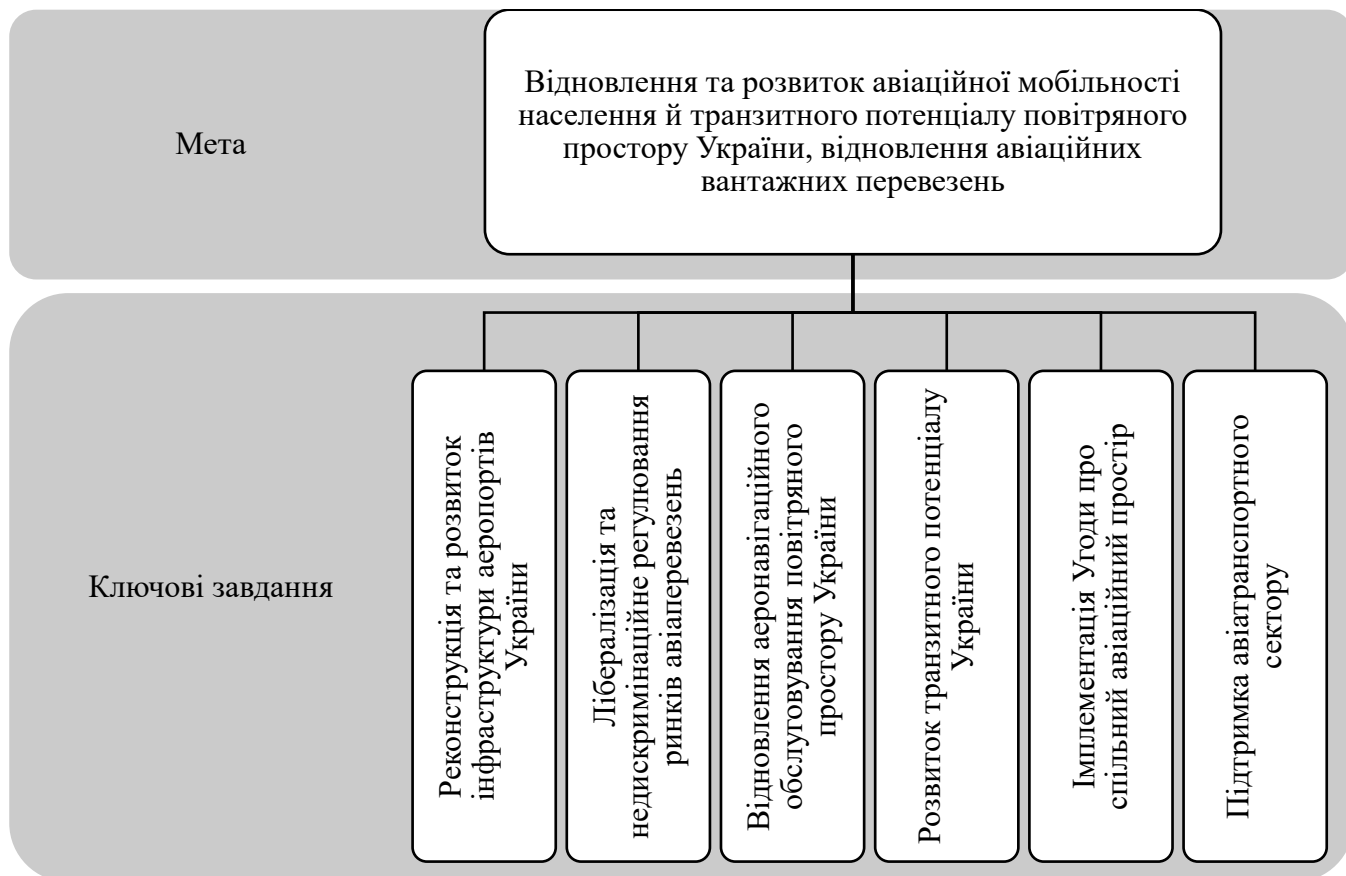


Рис. 3.8. Стратегічна мета та завдання відновлення міжнародних авіаційних перевезень України

Примітка. Розроблено автором.

Основними завданнями плану відновлення міжнародних авіаційних перевезень України та необхідними заходами є наступні.

1. Реконструкція і подальший розвиток інфраструктури аеропортів України:

- встановлення пріоритетів відповідно до визначених критеріїв проектів реконструкції / будівництва аеропортової мережі країни [51];
- модернізація регіональних аеропортів та приведення їх технічного стану у відповідність до чинних стандартів і рекомендацій ІКАО з метою обслуговування найбільш поширених типів повітряних суден [51];
- забезпечення фінансування реконструкції мережі аеропортів України на основі аудиту втрат транспортної інфраструктури;
- продовження розвитку аеропорту ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

за вузловою (хабовою) моделлю;

- продовження розвитку ДП «Міжнародний аеропорт «Львів»;
- створення Фонду розвитку аеропортів як спеціального фонду Державного

бюджету;

– створення керуючої компанії або державного органу управління аеродромними комплексами, які будуються за рахунок держави та перебувають у державній власності.

2. Лібералізація та недискримінаційне регулювання ринків авіаперевезень:

- зняття обмежень на міжнародне регулярне авіасполучення;
- розширення мережі міжнародного авіасполучення з країнами-партнерами;
- збільшення частки малобюджетних авіакомпаній (лоукост);
- створення національного авіаперевізника;
- розвиток авіаційних вантажних перевезень.

3. Відновлення аеронавігаційного обслуговування повітряного простору України та розвиток її транзитного потенціалу:

- забезпечення фінансування стабільної роботи ДП «Украерорух»;
- відновлення аеродромних диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження системи управління повітряним рухом;
- реорганізація ДП «Украерорух» з урахуванням обставин, що склалися.

4. Відновлення та розвиток транзитного потенціалу України:

– забезпечення комплексу заходів щодо відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

5. Імплементация Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС:

- адаптація національного законодавства до законодавства ЄС [15; 22].

6. Підтримання авіатранспортного сектору України:

– державна підтримка авіакомпаній (виконання державних зобов'язань, зниження акцизного збору на пальне тощо) [41];

– збереження кадрового потенціалу – авіаційного персоналу України та його кваліфікації;

- підтримка Державіаслужби у здійсненні функцій нагляду та контролю за

суб'єктами авіаційної діяльності, які знаходяться за межами України в умовах воєнного стану;

– удосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення державних закупівель.

Таким чином, комплексна та згоджена реалізація системи завдань з відновлення міжнародних авіаційних перевезень України сприятиме досягненню стратегічної мети відновлення та розвитку авіаційної мобільності населення й транзитного потенціалу повітряного простору України, відновлення авіаційних вантажних перевезень.

3.3. Реалізація стратегії відновлення міжнародних авіаційних перевезень України

Міжнародна авіаційна індустрія, подолавши численні виклики та загрози, нині стикається з необхідністю відновлення та адаптації до умов змін глобального ландшафту авіаперевезень, спричиненого пандемією та іншими непередбаченими факторами. В даному контексті Україна, яка також відчула вплив загальносвітових тенденцій, має втілювати план відновлення міжнародних авіаційних перевезень (рис. 3.9).

Етап I. Забезпечення економічної стабільності України під час війни (короткостроковий період – до 1 року).

У разі затримання активних бойових дій план має бути скоригований, відповідно, перший етап має бути адаптований до реальних умов планування основних заходів та їх фінансування [83].

Основні пріоритети:

1. Створення умов для збереження в належному функціональному стані об'єктів авіаційної інфраструктури на підконтрольних Україні територіях.

2. Розроблення проекту нової національної стратегії розвитку авіатранспортного сектору України з урахуванням регіонального розвитку.

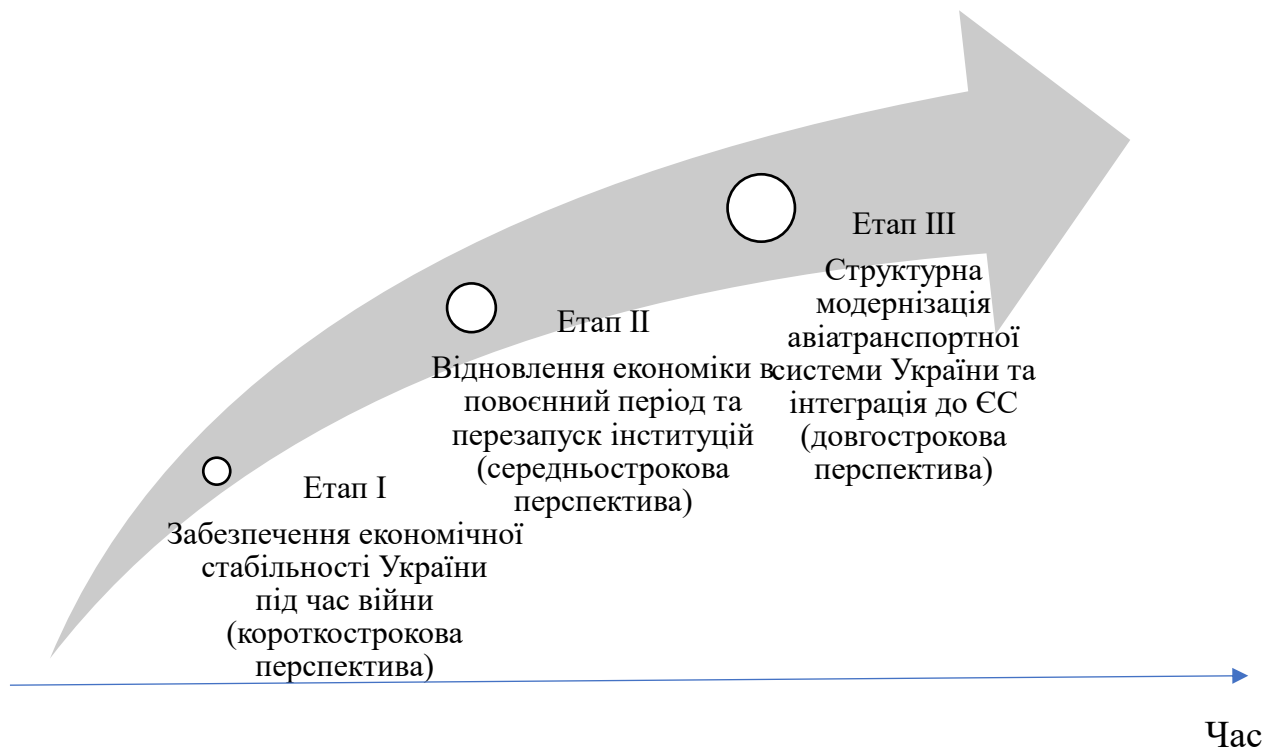


Рис. 3.9. Етапи стратегічного планування відновлення міжнародних авіаційних перевезень України

Примітка. Розроблено автором.

Слід звернути увагу на наступне:

- чисельність населення кожного регіону (включаючи внутрішньо переміщених осіб);
- виробничі об'єкти (заводи, підприємства, організації), що не зазнали пошкоджень;
- виробничі об'єкти (заводи, підприємства, організації), які зазнали пошкоджень, також необхідно враховувати час, необхідний для їх відновлення;
- туристично-діловий потенціал регіону.

3. Виконання проекту Плану заходів ДП «Украерорух» щодо відновлення аеронавігаційного обслуговування повітряного простору України.

4. Створення умов для збереження кваліфікації та навичок авіаційного персоналу України [64].

5. Адаптація національного авіаційного законодавства до законодавства ЄС в рамках Угоди про спільний авіаційний простір [22].

Етап II. Відновлення економіки в повоєнний період та перезапуск інституцій (середньостроковий період – до 3 років).

На випадок затяжних активних бойових дій план має бути скоригований, відповідно цей етап (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) має бути перенесений на наступні роки після закінчення війни в Україні.

Основні пріоритети:

1. Оцінка стану пошкодженого / зруйнованого майна на об'єктах авіаційної інфраструктури та прийняття рішення щодо доцільності його відновлення з урахуванням Генеральних планів відновлення регіонів та планів розвитку перевезень іншими видами транспорту (залізничний, автомобільний, повітряний тощо).

2. Відновлення роботи аеропортів України, які не постраждали внаслідок бойових дій, для задоволення потреб населення в повітряних перевезеннях.

3. Модернізація ключових регіональних аеропортів України з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та приведення їх технічного стану у відповідність до сучасних стандартів ІКАО з метою обслуговування нових типів повітряних суден.

4. Відновлення аеронавігаційного обслуговування України.

5. Створення умов для стимулювання відновлення та розвитку повітряної мережі шляхом:

– надання державними банками довгострокових кредитів авіакомпаніям, аеропортам та ДП «Укראерорух» під мінімальні відсотки;

– удосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення державних закупівель;

– запровадження компенсації витрат українським авіакомпаніям, пов'язаних з необхідністю обльоту території Росії та Білорусі.

6. Деретуляція діяльності та створення умов для розвитку авіації загального призначення.

7. Розроблення нової Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України.

8. Створення національного авіаперевізника.

9. Створення керуючої компанії або державного органу управління аеропортовими комплексами, які будуються за рахунок держави та перебувають у державній власності.

10. Удосконалення механізмів фінансової підтримки розвитку авіаційної інфраструктури та реалізації регіональними аеропортами стратегічних проектів, у тому числі шляхом державно-приватного партнерства та комплексних міжнародних програм з пільговими умовами фінансування.

11. Упорядкування правових, операційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними операторами, зокрема в рамках проектів державно-приватного партнерства.

12. Корпоратизація ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль».

13. Розроблення нової програми безпеки, яка враховує факти життя в умовах воєнного стану [36].

Етап III. Структурна модернізація авіатранспортної системи України та інтеграція до ЄС (довгостроковий період – до 10 років).

Терміни стратегічного планування даного етапу мають бути скориговані за підсумками попередніх етапів.

Основні пріоритети:

1. Перетворення ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» в провідний авіаційний хаб Східної Європи [51].

2. Подальша модернізація регіональних аеропортів з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших груп населення з обмеженою мобільністю з метою забезпечення придатності їх інфраструктури обслуговування сучасних повітряних суден, виходячи з перспектив підвищення попиту на авіап перевезення [51].

3. Виконання Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України.

4. Започаткування Фонду розвитку аеропортів як спеціального фонду Державного бюджету.

5. Залучення приватного сектору на умовах державно-приватного партнерства у розвиток мультимодальних вантажних центрів.

6. Розробка нових технологій, спрямованих на перехід на стійке авіаційне паливо, прийняття глобальних ринкових заходів щодо скорочення викидів вуглецевого газу в рамках Системи компенсації та скорочення викидів CO₂ для міжнародної авіації (програма ICAO CORSIA) [76].

Припинення залежності авіації від викопного пального та імплементація інноваційних рішень може зробити авіатransпортний сектор більш стійким до майбутніх криз. На сьогоднішній день авіакомпанії здебільшого покладаються виключно на викопне паливо для забезпечення авіаперельотів. Якнайшвидше подолання такої залежності зменшить вплив авіації на міжнародні кризи, які підвищують ціни на нафту, як це зараз відбувається через війну в Україні. Водночас, забезпечення енергетичної безпеки для авіації шляхом диверсифікації альтернативного пального пропонує безпрограшний варіант у зв'язку з не менш гострою потребою скоротити авіаційні викиди CO₂. Однак технічні та економічні проблеми потребують значних зусиль для їх вирішення.

Авіатransпортному сектору необхідно оптимізувати роботу, інвестувати в паливно-ефективні повітряні судна та впроваджувати стале авіаційне паливо у більших масштабах, щоб досягти нульових викидів в атмосферу до 2050 року. Екологічне авіаційне паливо також підвищує стійкість завдяки децентралізації виробництва пального. Своєчасна, цілеспрямована та стабільна підтримка екологічної політики [77] є необхідною умовою впровадження сталих рішень в авіації. Великий сільськогосподарський сектор України наразі пропонує широкі можливості для виробництва сучасного біопального з відходів сільського господарства в промислових масштабах, достатні для підтримки розвитку сектору екологічного пального.

Таким чином, детальне вивчення кожного аспекту реалізації стратегічного плану відновлення міжнародних авіаційних пасажирських та вантажних перевезень України, аналіз його переваг та можливих викликів, а також визначення стратегічних пріоритетів та напрямів для подальшої сталої інтеграції України в глобальну авіаційну спільноту сприятимуть успішному відновленню та подальшому розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні.

Висновки до розділу 3

Дослідження світового досвіду підтримання авіатранспортного сектору в кризових умовах дозволяє виокремити ключові механізми: загальноекономічна підтримка (застосовується в Австралії, Бразилії, Великобританії та США; в ЄС державна допомога за нормальних обставин заборонена), державна підтримка авіакомпаній (застосовується в Німеччині, Франції, Нідерландах, Японії, Швейцарії та інших країнах), державна підтримка аеропортів та інших компаній (Хорватія, Франція, Литва тощо).

З початком війни діяльність цивільної авіації в Україні припинилася, оскільки країна закрила свій повітряний простір. Наразі 12 з 19 цивільних аеропортів зазнали пошкоджень, включаючи аеропорти, які нещодавно оновили інфраструктуру, такі як Дніпро та Одеса. Авіакомпанії відправили свої повітряні судна в простій. Водночас війна в Україні значно вплинула на діяльність всієї авіатранспортної системи світу: через закриття повітряного простору над Україною міжнародні рейси здійснюються через довші маршрути, що призводить до збільшення тривалості перельотів, витрат на паливо та додаткових викидів вуглекислого газу в атмосферу; енергетична криза стала причиною підвищення цін на авіаквитки; війна спричинила дисбаланс вхідних та вихідних потоків міжнародних авіаперевезень в сусідніх з Україною країнах тощо. Тому основними завданнями розвитку міжнародних авіаційних перевезень України мають стати наступні: реконструкція та подальший розвиток інфраструктури аеропортів, відновлення аеронавігаційного обслуговування, лібералізація авіаринку, імплементація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС, державна підтримка авіасектору тощо.

Ключові етапи стратегічного планування відновлення міжнародних авіаційних перевезень України мають включати: в короткостроковій перспективі – забезпечення економічної стабільності України під час війни, відновлення економіки в повоєнний період та перезапуск інституцій; в довгостроковій перспективі – структурну модернізацію авіатранспортної системи України та інтеграція до ЄС.

ВИСНОВКИ

1. Вивчення сутності криз дає можливість стверджувати, що економічні кризи є невід'ємною частиною розвитку світового господарства. Криза – це подія з низьким рівнем ймовірності та сильним впливом, яка загрожує стабільному функціонуванню економічної системи та характеризується невизначеністю щодо причини, наслідків і способів розв'язання, а також необхідністю швидкого прийняття рішень. Закономірністю розвитку економіки є циклічність: фаза кризи, потім депресії, поживлення, піднесення. З однієї сторони, криза – це небажана та несподівана ситуація, яка завдає прихованої шкоди окремим особам, організаціям або економічним системам. Водночас кризу можна розглядати як точку біфуркації, що містить у собі потенційну можливість як деструктивного, так і конструктивного характеру. Може бути причиною переходу системи в новий стан або припинення існування.

2. Причинами появи кризи є різноманітні фактори, які можуть мати серйозний вплив на соціальний та економічний розвиток країн. Основними причинами економічних криз є фінансова нестабільність, глобалізація та зовнішні впливи, неефективна економічна політика країн, несприятливі зовнішні умови. Розуміння причин, що лежать в основі економічних криз, є важливим для розроблення стратегій їх попередження та подолання. Забезпечення стабільності фінансових систем, вдосконалення економічної політики та адекватне реагування на зовнішні впливи є ключовими завданнями для забезпечення стійкого розвитку економік у сучасному світі.

3. Наслідки криз мають непередбачуваний характер. Найбільш значними потрясіннями, які вплинули на світову авіацію, є нафтова криза (1979), війна в Перській Затоці (1990), 9 вересня 2000, світова фінансова криза (2007), пандемія COVID-19 (2019), війна в Україні (2022). Слід відмітити, що в розглянутих випадках за рік до кризи обсяги перевезень повітряним транспортом в глобальному вимірі були значно вищими за рівень тенденції. Після шоківих подій обсяги пасажирських

перевезень повітряним транспортом в довгостроковій перспективі повертаються до основного темпу зростання.

4. Ґрунтовний аналіз глобальних закономірностей розвитку авіаційних перевезень вказує на його постійний динамізм та залежність від загальносвітових тенденцій і макроекономічних показників, як от ВВП, стан міжнародної торгівлі, рівень безробіття, інфляція, інвестиційна діяльність тощо. Тим не менш, незважаючи на економічні труднощі, що впливають на купівельну спроможність населення і витрати авіакомпаній, відновлення світового попиту на авіаперевезення залишалося стійким – виконані пасажиро-кілометри в 2023 році вже лише на 12,0% нижче докризового рівня, у міжнародних сполученнях – на 18,4%. Коефіцієнт завантаження повітряних суден за останній рік також вказує на підвищення попиту на авіаперевезення. Однак важливо зазначити, що хоча активність авіатранспортного сектору й наближається до рівня 2019 року та навіть перевищує його, вона залишається значно нижчою, ніж, ймовірно, була б, якби не сталася криза COVID.

5. Дослідження особливостей розвитку міжнародних авіаційних перевезень в розрізі регіонів світової економіки вказують, що найбільші темпи приросту виконаних пасажиро-кілометрів повітряним транспортом притаманні Азійсько-Тихоокеанському регіону (+125% в I кварталі 2023 порівняно з аналогічним періодом 2022 року, в міжнародних сполученнях +339,2%). Північна Америка та Африка є єдиними регіонами, де обсяги вантажопотоків перевищили рівень 2019 року. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні, найбільшому ринку вантажних авіаперевезень, спостерігається скорочення ринкової частки з 34,5% у 2019 році до 32,4% у 2022 році за показником виконаних вантажних тонно-кілометрів. Через війну в Україні також зазнали зниження обсягів вантажних тонно-кілометрів європейські авіакомпанії на 11,5% порівняно з 2021 роком, що призвело до зменшення частки ринку з 23,6% у 2019 році до 21,8% у 2022 році.

6. Сучасний авіатранспортний сектор стикається з низкою складних викликів і загроз, серед яких повернення коронавірусу, геополітична нестабільність, підвищення світових цін на авіаційне паливо, екологічна свідомість суспільства, порушення ланцюгів постачання, скорочення ринку широкофюзеляжних літаків, трансформація

бізнес-подорожей, кадровий голод тощо.

7. Дослідження світового досвіду підтримання авіатранспортного сектору в кризових умовах дозволяє виокремити ключові механізми: загальноекономічна підтримка (застосовується в Австралії, Бразилії, Великобританії та США; в ЄС державна допомога за нормальних обставин заборонена), державна підтримка авіакомпаній (застосовується в Німеччині, Франції, Нідерландах, Японії, Швейцарії та інших країнах), державна підтримка аеропортів та інших компаній (Хорватія, Франція, Литва тощо).

8. З початком війни діяльність цивільної авіації в Україні припинилася, оскільки країна закрила свій повітряний простір. 12 з 19 цивільних аеропортів зазнали пошкоджень, включаючи аеропорти, які нещодавно оновили інфраструктуру, такі як Дніпро та Одеса. Авіакомпанії відправили свої повітряні судна в простій. Водночас війна в Україні значно вплинула на діяльність всієї авіатранспортної системи світу: через закриття повітряного простору над Україною міжнародні рейси здійснюються через довші маршрути, що призводить до збільшення тривалості перельотів, витрат на паливе та додаткових викидів вуглекислого газу в атмосферу; енергетична криза стала причиною підвищення цін на авіаквитки; війна спричинила дисбаланс вхідних та вихідних потоків міжнародних авіаперевезень в сусідніх з Україною країнах тощо. Тому основними завданнями розвитку міжнародних авіаційних перевезень України мають стати наступні: реконструкція та подальший розвиток інфраструктури аеропортів, відновлення аеронавігаційного обслуговування, лібералізація авіаринку, імплементація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС, державна підтримка авіатранспортного сектору тощо.

9. Етапи стратегічного планування відновлення міжнародних авіаційних перевезень України мають включати: в короткостроковій перспективі – забезпечення економічної стабільності України під час війни, відновлення економіки в повоєнний період та перезапуск інституцій; в довгостроковій перспективі – структурну модернізацію авіатранспортної системи України та інтеграція до ЄС.

СПИСОК БІБЛОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Повітряний кодекс України № 4651-VI від 13.04.2012, (зі змінами і доповненнями) № 3232-IX від 13.07.2023 р.
2. Барановський, О. І. Фінансові кризи: передумови, наслідки та шляхи запобігання: монографія. – К. : Київ. нац. торг. -екон. ун-т, 2009. – 754 с.
3. Бутко М.П., Маюренко С.О. Теоретичні засади кризових явищ в економіці // Економіка та держава. – 2011. – № 4. – С. 4-7.
4. Воронкова В. Г. Управління людськими ресурсами: філософські засади: навч. посібник для ВНЗ / Воронкова В. Г., Беліченко А. Г., Попов О. М., та ін.; Ред. Воронкова В. Г.; ЗДІА. – К.: Професіонал, 2006. – 567 с.
5. Гальчинський А.С. Криза і цикли світового розвитку. – К.: ДЕФ-Україна, 2009. – 391 с.
6. Данилович К. Ю. Деконструкція поняття «криза» у постпандемічну добу // Регіональні студії. 2021. – № 26. – С. 34-37.
7. Дацюк І.В. Сутнісна характеристика кризи підприємств //Технологія і техніка друкарства – 2010. – № 2(28). – С. 165-170.
8. Іванюта С. М. Антикризове управління: навч. посібник. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 288 с.
9. Кіслов Д.В. Гібридні кризи соціально-економічних систем. // Інвестиції: практика та досвід. 2019. – № 10. – С. 73-77.
10. Коваленко Н.О., Столярчук Н.В. Бізнес-планування як елемент управління авіаційними підприємствами в умовах світової пандемічної кризи // Науковий огляд. 2021. – №9 (72) – С.15-22.
11. Командровська В.Є. Використання інноваційних блокчейн-технологій у комерційній діяльності авіакомпаній // Економічний простір. – 2020. – №162. – С.79-83.
12. Кучінка Т.В. Теоретичні аспекти вивчення феномену економічної кризи // Науковий вісник Мукачівського державного університету. – 2015. – №1. – С. 29-34.

13. Маковоз О.В. Авагімов А.А. Антикризове регулювання як основа стабілізації економіки України // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – №46. – С. 200-204.

14. Мочерний С.В. Основи економічних знань: підручник. – К.: Видавничий центр «Академія», 2009. – 304 с.

15. Набок І.І. Інтеграція України у спільний авіаційний простір ЄС // Угода про асоціацію з ЄС як інструмент забезпечення стійкості економіки України: матеріали міжнар. науково-практ. конф. (25-26 листопада 2021 року). К.: КНУ ім. Т.Шевченка, Центр досконалості Жана Моне, 2022. – Ч.2. – С. 39-42.

16. Набок І.І. Основні тенденції на європейському ринку низькобюджетних авіаційних перевезень // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнар. науково-практ. конф., 26 травня 2022 р. – К., 2022. – С. 143-146.

17. Набок І.І. Проблеми відновлення світової авіаційної галузі внаслідок коронавірусної кризи // Modern international relations: topical problems of theory and practice: collective monograph / Faculty of International Relations of the National Aviation University; under general editorship of W. Welskopa, Y.O.Voloshin – Lodz: Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu i Nauk o Zdrowiu w Łodzi, 2021. – С. 186-192.

18. Пічкурова З.В. Ризики та загрози війни в Україні для світової економіки // Трансформація національної, закордонної моделей економічного розвитку та законодавства в умовах воєнного часу: матеріали III міжнар. науково-практ. конф. (27-29 червня 2022 року). – Луцьк: Волинський національний університет імені Лесі Українки, 2022. – 311-314.

19. Побоченко Л.М. Втрати міжнародних авіакомпаній від пандемії COVID-19. Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: XII міжнар. науково-практ. конф., 14 травня 2021 року: тези доп. – К., 2021.– С.38-42.

20. Побоченко Л.М. Світовий ринок авіаційних перевезень та вплив на нього COVID-19 // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2020.– №1. – С. 77-83.

21. Прокоп'єва А.А., Величко А.В. Альтернативні джерела енергії в авіації: міжнародний досвід // X Всесвітній конгрес «Авіація в XXI столітті» - «Безпека а

авіації та космічні технології», м. Київ, 28-30 вересня 2022 р.: тези доп. – К., 2022.

22. Сидоренко К., Соколова З., Набок І., Прокоп'єва А., Бойчук Д., Родіонов П. Аналіз ефектів утілення угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України в довоєнний період // *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. – 2022. – 6(47). – Р. 400–423. – DOI: <https://doi.org/10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937>

23. Сидоренко К.В., Полтавська Д.О. Світовий досвід та сучасні особливості фінансування інноваційної діяльності в авіакосмічному секторі // *Економічний простір*. – 2021. – №176. – С. 20-27. – <https://doi.org/10.32782/2224-6282/176-3>.

24. Сидоренко К.В. Вплив світових криз на формування глобального ринку авіаційних перевезень // *Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики* – 2020: міжнар. наук.-практ. конф., 20 квітня 2020 р.: тези доп. – К., 2020. – Т. 2. – С. 175-180.

25. Сидоренко К.В. Роль повітряного транспорту у досягненні цілей сталого розвитку // *Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: тези доп. XIII міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 26 травня 2022 р.)*. К., 2022. – С. 87-89.

26. Сидоренко К.В., Бугайко Д.О., Гуріна Г.С., Заблоцька Р.О., Корж М.В. Світовий ринок технологій у сфері авіації як форма реалізації міжнародних науково-технологічних відносин // *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. – 2022. – №12. – DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2022-12-8491>.

27. Талєб Н.Н. Чорний лебідь: про неймовірне у реальному житті. Київ, 2017. – 392 с.

28. Татаренко Н.О. Авіаційна галузь в національній стратегії економічного прориву // *Всесвітній авіаційний конгрес*. – К.: НАУ, 2022. – С.35-39.

29. Ткаченко А.М., Єлець О.П. Сучасний підхід до антикризового управління машинобудівним підприємством: монографія. – Запоріжжя: Видавництво Запорізької державної інженерної академії, 2010. – 277 с.

30. Уразов А.У., Саух І.В., Вікарчук О.І. Основи економічної теорії. – К.: Центр навчальної літератури, 2019. – 312 с.

31. Філіпенко А.С. Особливості дослідження глобальних трансформацій //

Стратегія розвитку України. – 2012. – №1.

32. Чепінога В.Г. Основи економічної теорії: навч. посіб. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 456 с.

33. Чернявський А. Д. Антикризове управління підприємством: навч. посібник. – К.: МАУП, 2006. – 256 с.

34. Шарий В.І. Антикризіві технологій як механізм реалізації цілей державного управління: автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / Шарий В.І. ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. – К., 2006. – 20 с.

35. Barton L. Crisis in organizations: Managing and Communicating in the Heat of Chaos Cincinnati. – Ohio: South-Western, 1993 – 256 p.

36. Bugayko D.O., Gurina G.S., Korzh M.V., Sydorenko K.V. Challenges of sustainable development and safety of world civil aviation in the conditions of globalization // Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. – 2022. – Vol.16. – P. 41-50. – DOI: <https://doi.org/10.46783/smart-scm/2022-16-3>.

37. Dobre C. Aviation world rethinking strategies after COVID-19 crises // Incas Bulletin. – 2021. – Т. 13. – №. 1. – С. 247-256. – DOI: 10.13111/2066-8201.2021.13.1.25.

38. Fassiaux S. The difficult balance between the crisis of the aviation sector and air passenger rights in the era of COVID-19 // Revista de Derecho Comunitario Europeo. – 2021. – №. 68. – P.185-225.

39. German A. Formation of a strategy to increase the international competitiveness of the airline on the global air transportation market // XIII міжнародна науково-практична конференція «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі»: Збірник тез. – К.: НАУ, 2022. – С. 45-46.

40. Koselleck R. Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten / R.Koselleck. – Frankfurt am Main : Suhrkamp, 1989. – 389 p.

41. Kovalenko N., Stolyarchuk N. Anti-crisis management as an element of stabilization of activities of civil aviation of Ukraine // Науковий вісник Льотної академії. Серія: Економіка, менеджмент та право. – 2021. – Вип. 5. – С. 132-141. – DOI: 10.33251/2707-8620-2021-5-132-141.

42. Krugman P. End This Depression Now! – New York: City University of New

York, 2012. – 272 p.

43. Lazic D. A., Grujic V. Resolving crisis situations in aviation from the past as a prediction for their successful overcoming today // *South Florida Journal of Development*. – 2022. – T. 3. – №. 3. – C. 4014-4028. – DOI: <https://doi.org/10.46932/sfjdv3n3-073>.

44. Lozhachevska O., Sidenko S, Sydorenko K. Global laws of the development of the global aviation market // *The Journal of International Economic Policy*. – 2018. – №2 (29). – C. 55-74.

45. Mitchell J. T. A Brief History of Crisis Intervention Support Services in Aviation // *Critical Incident Stress Management in Aviation*. – Routledge, 2016. – C. 65-79.

46. Orlovs'ka A. Global economic crisis: causes, consequences and remedies // *Scientific Bulletin of National Forestry University of Ukraine*. – 2015. – 25.2. p. 197-202.

47. Petrova E. From Traditional to Modern Forms of Crises – A Brief Analysis of Human Crises. – *Annals of Spiru Haret University. Economic Series*. – 2023. – 23(2). – P. 167-178. – DOI: <https://doi.org/10.26458/2329>.

48. Schumpeter J. A. Business cycles: A theoretical, historical and statistical analysis of the capitalist process. – New York; Toronto; London: McGraw-Hill Book Company, 1939. – 461 p.

49. Skrypnyk N., Sydorenko K. The main components of the formation of a modern innovation base of competitiveness in the context of globalization transformations // *Бізнес-Інформ*. – 2019. – №4. – C. 115-123. – DOI: 10.32983/2222-4459-2019-4-115-123.

50. Suau-Sanchez P., Voltes-Dorta A., Cugueró-Escofet N. An early assessment of the impact of COVID-19 on air transport: Just another crisis or the end of aviation as we know it? *J Transp Geogr*. – 2020. – 86:102749. – DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102749.

51. Sydorenko K., Sydorenko O., Lozhachevska O., Pashchenko O. Competitiveness of international airports production infrastructure in global air transportation market: comprehensive situational model // *Asian Academy of Management Journal*. – 2021. – №26 (2). – P. 173–195. – DOI: <https://doi.org/10.21315/aamj2021.26.2.8>.

52. Tatarenko N. War in Ukraine as a factor of geoeconomic restructuring. // *Materials of the conference «Fundamental geo-economic shifts systems of the world»*, December 20, 2022. – Naples – Kyiv: Institute of economics and prognostication of the

National Academy of Sciences of Ukraine State Institution, 2023. – P. 60-65.

53. Thaichon P. COVID in the Aviation Industry: Crisis Management, Its Decisions and Outcomes. In: Ratten, V., Thaichon, P. (eds) COVID-19, Technology and Marketing. Palgrave Macmillan, Singapore. – 2021. – P. 21-31. – DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-16-1442-2_2.

54. Zawojcka A., Siudek T. European aviation transportation during the Covid-19 crisis // *Ekonomika i Organizacja Logistyki*. – 2021. – Т. 6. – №. 2. – С. 83-100. – DOI: <https://doi.org/10.22630/EIOL.2021.6.2.15>.

55. Владика Ю.П. Кризові стани в економіці: причини та наслідки // *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. – 2017. – №12. – С. 60-63. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/12_1_2017ua/15.pdf.

56. Геєць В. М., Гриценко А.А. Вихід з кризи (роздуми над актуальним у зв'язку з прочитаним) // *Економіка України*. – 2013. – №6. – С. 4–19. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2013_6_2.

57. Міністерство інфраструктури України. Rebuild Ukraine: challenges and opportunities for the infrastructure. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uploads-ssl.webflow.com/621f88db25fbf24758792dd8/62c5762f175ba7cfbe1d568d_%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B0_MIU_REBUILD_UKRAINE_CHALLENGES_16%D1%859_v13.pdf.

58. Остапишин Т.П., Коптюх О.Г. Економічні кризи: сутність, періодичність виникнення, тривалість і стадії їх перебігу // *Фінанси, облік і аудит*. – 2013. – Вип. 1. – С. 113-120. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Foa_2013_1_16.

59. Петрук І.П. Роль та значення криз у сучасних економічних системах // *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. – 2016. – Том 25. – № 1. – С. 58-65. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/8357/1/10.pdf>.

60. AN. Aviation industry risks and threats through the worst period. [Electronic resource]. – Access: <https://an.aero/aviation-industry-risks-and-threats/>.

61. ATAG. Blueprint for a green recovery. [Electronic resource]. – Access:

https://aviationbenefits.org/media/167158/bgr20_final.pdf.

62. Canyon D. Definitions in crisis management and crisis leadership. – Security Nexus Research, 2020. – 10 p. [Electronic resource]. – Access: https://www.researchgate.net/publication/340389551_DEFINITIONS_IN_CRISIS_MANAGEMENT_AND_CRISIS_LEADERSHIP.

63. CNBC. Airline stocks slump as jet fuel surge overshadows travel rebound. [Electronic resource]. – Access: <https://www.cnbc.com/2022/03/07/a-surge-in-jet-fuel-prices-threatens-to-overshadow-post-pandemic-travel-rebound.html>.

64. Chapman A., Wheatley H. Crisis support to aviation and the right to retrain // New Economics Foundation. – 2020. [Electronic resource]. – Access: https://static1.squarespace.com/static/5d30896202a18c0001b49180/t/5ee0a399cdaded134b0afaad/1591780255599/Possible+report_+Crisis+support+to+aviation.pdf.

65. EIA. Petroleum & other liquids. [Electronic resource]. – Access: https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/EER_EPJK_PF4_RGC_DPGD.htm.

66. Forbes. Why airfares have risen five times faster than the overall inflation rate. [Electronic resource]. – Access: <https://www.forbes.com/sites/suzannerowankelleher/2022/10/14/airfare-inflation-five-times-higher-than-overall-inflation/?sh=6700704e41a2>.

67. IATA. Air Cargo Market Analysis. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis---october-2023/>.

68. IATA. Air Passenger Market Analysis. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---october-2023/>.

69. IATA. Air Passenger Numbers to Recover in 2024. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/#:%7E:text=Geneva%20%2D%20The%20International%20Air%20Transport,%25%20of%20the%202019%20total>.

70. IATA. Annual Review 2023. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2023.pdf>.

71. IATA. Global Air Passenger Markets: Riding Out Periods of Turbulence. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-air-passenger-markets-riding-out-periods-of-turbulence/>.
72. IATA. Imbalance of in-and outbound travel in Ukraine’s neighbors. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/imbalance-of-in-and-outbound-travel-in-ukraines-neighbors/>.
73. IATA. Quarterly Air Transport Chartbook. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quarterly-air-transport-chartbook---q1-2023/>.
74. IATA. Strong International Traffic Propels Continuing Air Travel Recovery. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-06-09-01/>.
75. ICAO. Air Transport Monthly Monitor. [Electronic resource]. – Access: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Air-Traffic-Monitor.aspx>.
76. ICAO. Annual Reports of the Council. [Electronic resource]. – Access: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.
77. IEA. Ukraine. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iea.org/countries/ukraine>.
78. IMF. World Economic Outlook. [Electronic resource]. – Access: <https://www.imf.org/external/datamapper/PCPIPCH@WEODC/ADVEC/WEOWORLD>.
79. ITF. How the war in Ukraine impacts aviation – and what to do about it. [Electronic resource]. – Access: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/ukraine-impacts-aviation.pdf>
80. REUTERS. Airline body IATA now sees industry recovery in 2023. [Electronic resource]. – Access: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/iata-boss-says-high-fuel-prices-not-likely-impact-travel-demand-now-2022-05-09/>.
81. REUTERS. Russian flights bans hit airlines from 36 countries - aviation authority [Electronic resource]. – Access: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-imposes-sweeping-flight-bans-airlines-36-countries-2022-02-28/>.
82. SATAIR. Should airlines have been allowed to fail? [Electronic resource]. –

Access: <https://blog.satair.com/should-airlines-have-been-allowed-to-fail>.

83. The National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War. [Electronic resource]. – Access: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/eng/recovery-and-development-of-infrastructure-eng.pdf>.

84. Woltjer R., Johansson B. J. E., Berggren P. An overview of agility and resilience: from crisis management to aviation // Proceedings of the 6th Resilience Engineering Association Symposium. – 2015. [Electronic resource]. – Access: https://futuresky-safety.eu/wp-content/uploads/2016/04/FSS_P5_Woltjer_R.-et-al-An-overview-of-agility-and-resilience_from-crisis-management-to-aviation-Paper.pdf.

85. WORLD BANK. Indicators. Air transport, passengers carried – Ukraine. [Electronic resource]. – Access: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2021&locations=UA&start=1992>.

86. WORLD BANK. Indicators. GDP growth (annual %). [Electronic resource]. – Access: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?view=chart>.

87. WORLD BANK. Stagflation Risk Rises Amid Sharp Slowdown in Growth. [Electronic resource]. – Access: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/06/07/stagflation-risk-rises-amid-sharp-slowdown-in-growth-energy-markets>.

88. WTO. World trade report 2023. [Electronic resource]. – Access: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtr23_e/wtr23_e.pdf.