

АНАЛІЗ СТАНУ СВІТОВОГО РИНКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ТА ПРОГНОЗ ЙОГО РОЗВИТКУ В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОГО ПОПИТУ НА АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ

©2020 ПЕТРИК В. Л.

УДК 339.9:656.7

JEL: L93

Петрик В. Л. Аналіз стану світового ринку цивільної авіації та прогноз його розвитку в умовах нестабільного попиту на авіаперевезення

Метою роботи є аналітичне дослідження сучасного стану світового ринку цивільної авіації та прогноз його розвитку в умовах нестабільного попиту на авіаперевезення, який викликаний пандемією коронавірусної інфекції COVID-19. Зазначено, що цивільна авіація є однією з найважливіших складових частин глобальної транспортної системи, що забезпечує робочими місцями та впливає на розвиток економіки будь-якої країни світу. Проаналізовано стан світового ринку цивільної авіації, динаміку та структуру авіаперевезень за регіонами світу; визначено роль авіаперевезень у розвитку світової торгівлі, туризму; наведено основні тенденції розвитку світового ринку цивільної авіації на наступне десятиліття. Для планування діяльності авіакомпаній, аеропортів, аеронавігаційних систем та ін. необхідні прогнози пасажирських і вантажних перевезень, руху повітряних суден і пов'язаних з ними параметрів. У статті проаналізовано глобальні та регіональні прогнози стану світового ринку цивільної авіації на 2020 р. до та після нестабільного попиту на авіаперевезення, який викликаний пандемією коронавірусної інфекції COVID-19, наведено економічні наслідки. У 2020 р. планувалося збільшення виручки від авіаперевезень на 4%, до 872 млрд дол. США, але через поширення COVID-19 авіаперевізники з усього світу можуть втратити від 63 до 113 млрд дол. США. Втім, надати остаточну оцінку наслідків ситуації, що склалася на світовому ринку цивільної авіації, поки ще не видається можливим.

Ключові слова: цивільна авіація, авіаперевезення, авіакомпанія, прогнозування.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-3-112-119>

Рис.: 3. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 20.

Петрик Валерія Леонідівна – кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри економіки і маркетингу, Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут» (вул. Чкалова, 17, Харків, 61070, Україна)

E-mail: v.petryk@khai.edu

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8376-7148>

УДК 339.9:656.7

JEL: L93

Петрик В. Л. Анализ мирового рынка гражданской авиации и прогноз его развития в условиях нестабильного спроса на авиоперевозки

Целью работы является аналитическое исследование современного состояния мирового рынка гражданской авиации и прогноз его развития в условиях нестабильного спроса на авиоперевозки, которой вызван пандемией коронавирусной инфекции COVID-19. Указано, что гражданская авиация является одной из важнейших составных частей глобальной транспортной системы, которая обеспечивает рабочими местами и влияет на развитие экономики любой страны мира. Проанализированы состояние мирового рынка гражданской авиации, динамика и структура авиоперевозок по регионам мира; определена роль авиоперевозок в развитии мировой торговли, туризма; приведены основные тенденции развития мирового рынка гражданской авиации на следующее десятилетие. Для планирования деятельности авиаккомпаний, аэропортов, аэронавигационных систем и др. необходимы прогнозы пассажирских и грузовых перевозок, движения воздушных судов и связанных с ними параметров. Проанализированы глобальные и региональные прогнозы состояния мирового рынка гражданской авиации на 2020 г. до и после нестабильного спроса на авиоперевозки, которой вызван пандемией коронавирусной инфекции COVID-19, приведены экономические последствия. В 2020 г. планировалось увеличение выручки от авиоперевозок на 4%, до 872 млрд дол. США, но из-за распространения COVID-19 авиоперевозчики по всему миру могут потерять от 63 до 113 млрд дол. США. Впрочем, предоставит окончательную оценку последствий сложившейся ситуации на мировом рынке гражданской авиации пока еще не представляется возможным.

Ключевые слова: гражданская авиация, авиоперевозки, авиаккомпания, прогнозирование.

Рис.: 3. **Табл.:** 1. **Библ.:** 20.

Петрик Валерия Леонидовна – кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры экономики и маркетинга, Национальный аэрокосмический университет им. Н. Е. Жуковского «Харьковский авиационный институт» (ул. Чкалова, 17, Харьков, 61070, Украина)

E-mail: v.petryk@khai.edu

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8376-7148>

UDC 339.9:656.7

JEL: L93

Petryk V. L. An Analysis of the Global Civil Aviation Market and a Forecast of its Development in the Face of Unstable Demand for Air Transportation

The publication is aimed at researching the current status of the global civil aviation market and forecasting its development in the face of unstable demand for air transportation caused by the pandemic of coronavirus infection COVID-19. It is specified that civil aviation is one of the most important components of the global transport system, which provides jobs and influences development of the economy of any country in the world. The status of the global civil aviation market, the dynamics and structure of air transportation by regions of the world are analyzed; role of air transportations in the development of world trade and tourism is defined; the main trends in the global civil aviation market for the next decade are presented. To plan the activities of airlines, airports, aeronautical systems, etc. forecasts of passenger and freight transportations, the aircrafts' traffic together with the related parameters are required. Both global and regional forecasts of the global civil aviation market for 2020 before and after the unstable demand for air transportation caused by the coronavirus pandemic are analyzed, economic consequences are provided. In 2020, it was planned to increase revenue from air transportation by 4%, up to 872 billion U.S. dollars, but due to the spread of COVID-19, carriers around the world could lose between 63 billion and 113 billion U.S. dollars. However, it is not yet possible to provide a definitive assessment of the impact of the current situation in the global civil aviation market.

Keywords: civil aviation, air transportation, airline, forecasting.

Fig.: 3. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 20.

Petryk Valeriia L. – PhD (Engineering), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Marketing, National Aerospace University «Kharkiv Aviation Institute» named after M. Ye. Zhukovskiy (17 Chkalova Str., Kharkiv, 61070, Ukraine)

E-mail: v.petryk@khai.edu

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8376-7148>

Цивільна авіація є однією зі складових частин глобальної транспортної системи, яка забезпечує робочими місцями та впливає на розвиток економіки будь-якої країни світу. Основними складовими цієї системи є авіакомпанії, аеропорти, підприємства з обслуговування повітряних суден, державні органи регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору, міжнародні організації в галузі цивільної авіації. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) підрахувала, що кожні 100 дол. США, які витрачено на повітряний транспорт, приносять в підсумку вигоду для економіки на 325 дол. А кожні 100 додаткових робочих місць у цивільній авіації приводять до появи в різних секторах економіки 610 нових робочих місць по більш широкій номенклатурі професій [1]. Постійний моніторинг стану й тенденцій у галузі авіаційних перевезень, особливо в умовах нестабільного попиту на них, дозволяє підприємствам своєчасно реагувати на зміни та, за необхідності, моделювати свою бізнес-модель поведінки на ринку. З часом значення і роль авіації в розвитку світової економіки буде тільки зростати, тому необхідні своєчасне дослідження та прогнозування ринку повітряних перевезень з метою підвищення їх економічної ефективності.

Дослідженню проблем розвитку світової та української цивільної авіації присвячені наукові праці таких зарубіжних і вітчизняних учених, як: Кулаєв Ю. Ф. [2; 3], Загорулько В. М. [3], Костроміна О. В. [4], Брутян М. М. [5] та ін. Більшість із зазначених авторів у своїх працях відмічають, що пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Аналізом стану ринку світової цивільної авіації займаються провідні міжнародні організації в галузі цивільної авіації: Міжнародна організація цивільної авіації (*International Civil Aviation Organization – ICAO*), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (*International Air Transportation Association – IATA*), Ініціативна група з питань повітряного транспорту (*Air Transport Action Group – ATAG*). Однак треба відзначити недостатню теоретичну опрацьованість сучасних тенденцій розвитку світового ринку цивільної авіації, а також проблем і перспектив його розвитку в умовах глобальних трансформацій.

Метою дослідження є аналіз закономірностей і тенденцій, притаманних сучасному світовому ринку цивільної авіації, а також прогноз його розвитку в умовах нестабільного попиту на авіаперевезення, якій викликаний пандемією коронавірусної інфекції COVID-19.

Цивільна авіація, маючи складні взаємозв'язки з іншими галузями, сприяє економічному розвитку держав. Підвищення рівня доходу та виробництва тягне за собою розширення попиту на авіаційні види обслуговування. Водночас, сприяючи розвитку туризму, торгівлі та трудової зайнятості, авіація стає важливим інструментом економічного розвитку. Крім того, повітряний транспорт сприяє розширенню міжнародних контактів і взаєморозумінню.

Цивільна авіація в даний час є однією з найбільш важливих галузей світової економіки, досягнення якої роблять її ефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Економічний ефект від діяльності світової галузі авіаперевезень становить понад 800 млрд дол. США, починаючи з 2018 р. Галузь забезпечує 65,5 млн робочих місць у всьому світі [6; 7].

За даними IATA, у 2019 р. на регулярних авіарейсах було перевезено в цілому 4,540 млрд пасажирів (табл. 1). Кількість вильотів у світі досягла приблизно 38 млн. Однак економічні показники у 2019 р. виявилися нижчими, ніж очікувалося за прогнозами. Більш слабке зростання світового ВВП лише на 2,5% і зростання світової торгівлі всього на 0,9% спричинили зниження попиту на пасажирські й вантажні перевезення та, відповідно, зниження виручки: зростання пасажиропотоку складало усього 3,7% (проти 6,9% у 2018 р.), а вантажопотік впав на 3,3% порівняно з 2018 р. Операційні витрати зросли не так сильно, як прогнозувалося (3,8% проти 9,7%), в основному через більш низькі, ніж очікувалося, витрати на паливо, але цього було недостатньо, щоб компенсувати зниження доходів [7].

Для вимірювання зростання повітряного руху в цивільній авіації використовується показник RPK (*revenue passenger-kilometers*) – кількість виконаних пасажиро-кілометрів. Згідно зі статистикою авіаперевезень, яка збирається IATA, у 2018 р. світовий сумарний обсяг пасажиро-кілометрів, виконаних на міжнародних рейсах, збільшився порівняно із 2017 р. приблизно на 7,4%. Однак у 2019 р. зростання повітряних перевезень сповільнилося порівняно з активною зростаючою тенденцією, що спостерігалася протягом 2017–2018 рр., приріст RPK склав лише 4,2%. Стримуючим фактором стало скорочення заходів зі стимулювання попиту на повітряні перевезення через більш низькі тарифи, торгові війни, брекзит й інші геополітичні проблеми.

Основні показники діяльності світової галузі авіаперевезень (2014–2020 рр.)

Показник	Рік						Прогноз на 2020 р.
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Загальні доходи, млрд дол. США	767	721	709	755	812	838	872
Операційні витрати, млрд дол. США	731	659	648	698	766	796	823
Приріст, %	5,3	-10,0	-1,5	7,6	9,7	3,8	3,5
Чистий прибуток, млрд дол. США	13,8	36,0	34,2	37,6	27,3	25,9	29,3
Середній чистий прибуток на одного пасажера, дол.	4,1	10,1	9,0	9,2	6,2	5,7	6,2
Світовий пасажиропотік, млрд осіб	3,328	3,569	3,817	4,095	4,378	4,540	4,723
Темпи зростання пасажиропотоку, %	5,7	7,2	6,9	7,3	6,9	3,7	4,0
Коефіцієнт завантаження пасажирських крісел, %	80,0	80,5	80,4	81,5	81,9	82,4	82,0
РПК, %	6,0	7,4	7,4	8,1	7,4	4,2	4,1
Вантажні тонни, млн т	54,0	54,8	57,0	61,5	63,3	61,2	62,4

Джерело: побудовано на основі даних [7].

Найшвидше зростання РПК на міжнародному ринку у 2019 р. порівняно з минулим роком показали перевізники з Азійсько-Тихоокеанського регіону – 4,7%. Цьому сприяв загальний сприятливий економічний фон у регіоні, а також збільшення повітряного транспортного сполучення. Уповільнення зростання РПК у 2019 р. у європейських авіаперевізників (4,5% проти 7,5% у 2018 р.) відбулося на фоні уповільнення економічної активності. Зниження ділової довіри ускладнювалося промисловими страйками, невизначеністю після виходу Великобританії з Європейського Союзу та фінансовими проблемами ряду авіакомпаній [7].

Авіація відіграє значну роль у перевезеннях не тільки людей, але й вантажів. Повітряний транспорт сприяє розвитку світової торгівлі. Це допомагає країнам робити свій внесок у глобальну економіку шляхом збільшення доступу до міжнародних ринків і дозволяє глобалізувати виробництво. Так, у 2017 р. повітряним транспортом було перевезено 61,5 млн т вантажів, загальна вартість яких становила 6 трлн дол. Їх реальна вартість склала 35% від ціни всіх товарів загальносвітової торгівлі, у той час як їх частка склала всього піввідсотка від всього обсягу товарів. Звідси можна зробити висновок, що за допомогою авіації транспортуються особливо цінні та дорогі товари. Однак у 2019 р. вперше, починаючи з 2012 р., обсяг вантажоперевезень скоротився до 61,2 млн т, причому зниження порівняно з минулим роком склало 3,3% [7]. Це найнижчий показник за останні три роки. Негативну динаміку експерти пояснюють наслідками торгової війни США з Китаєм, у результаті якої, за оцінкою IATA, у 2019 р. глобальний товарообіг виріс лише на 0,9%. Для порівняння, у 2017 і 2018 рр. показник становив 4,6 і 3% відповідно [8]. І хоча на початку 2020 р. напруженість між США та КНР знизилася,

але тепер вантажним авіаперевезень загрожує поширення коронавірусу нового типу (COVID-19). Найбільш серйозне зниження у 2019 р. було зафіксовано в країнах Латинської Америки (на 5,3%) і Азійсько-Тихоокеанського регіону (на 3,5%), а також на Близькому Сході та в Північній Америці – на 3,4%.

Авіація впливає на світову економіку й окремі її галузі не тільки безпосередньо, а й опосередковано. Так, авіаційний транспорт відіграє вирішальну роль у розвитку міжнародного туризму, з його допомогою здійснюється понад 58% подорожей (рис. 1) [9; 10]. Загальносвітовий коефіцієнт завантаження крісел досяг у 2019 р. рекордного рівня 82,4%.

Той факт, що більше половини туристів, які перетинали міжнародні кордони у 2018 р., перевезено повітряним транспортом, ліг в основу прогнозу ІКАО на майбутні 15 років. ІКАО прогнозує дворазове збільшення кількості рейсів і обсягу пасажирських перевезень.

Цивільна авіація є одним із найбільш дорогих видів транспорту, тому великі обсяги авіаперевезень притаманні країнам з високим економічним розвитком (рис. 2). Так, 37% від загального обсягу перевезень пасажирів на міжнародних і внутрішніх регулярних лініях було виконано у 2017 р. авіакомпаніями Азії – Тихого океану, європейськими авіакомпаніями – 26%, авіакомпаніями Північної Америки – 23%, Латинської Америки та Карибського басейну – 8%, Близького Сходу – 4%, а частка авіакомпаній Африки склала майже 2% [9; 11].

Для планування діяльності авіакомпаній, аеропортів, аеронавігаційних систем та ін. необхідні глобальні та регіональні прогнози пасажирських і вантажних перевезень, руху повітряних суден і пов'язаних з ними параметрів. У кінці 2019 р. IATA випустила оптимістичний прогноз на 2020 р., згідно

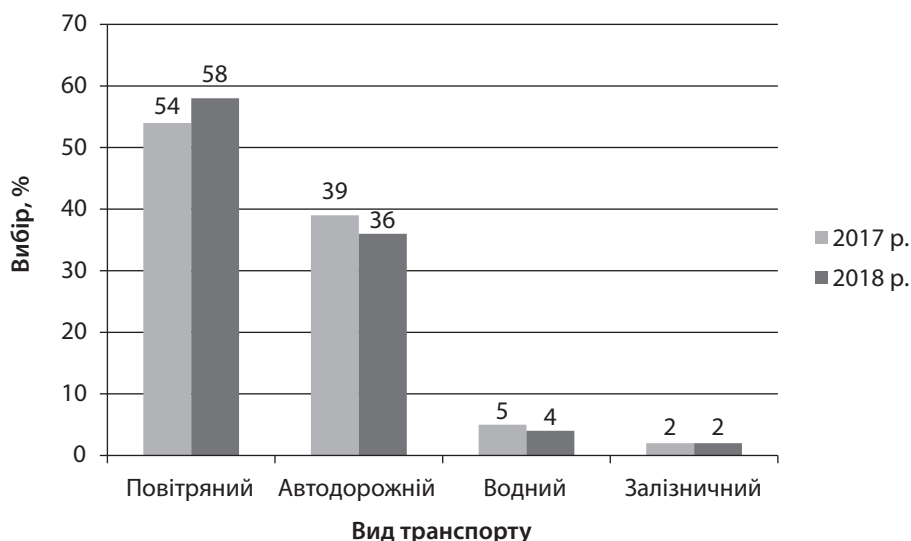


Рис. 1. Вибір виду транспорту туристами міжнародних маршрутів (2017–2018 рр.), %

Джерело: побудовано на основі даних [9; 10].

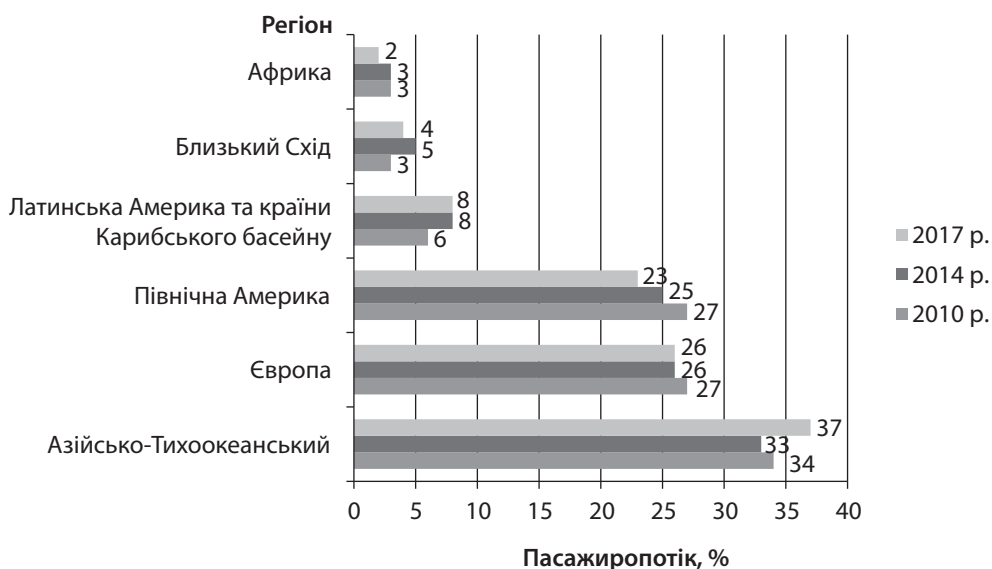


Рис. 2. Розподіл регіонального пасажиропотоку (2010–2017 рр.), %

Джерело: побудовано на основі даних [9; 11].

з яким світова авіація готувалася збільшити виручку на 4% (до 872 млрд дол.) і заробити чистий прибуток у розмірі 29,3 млрд дол. США (див. табл. 1). Передбачалося, що у 2020 р. прибутковість інвестованого капіталу буде на рівні 6,0% (у 2019 р. – 5,7%). Галузеві операційні витрати мали вирости на 3,5%, до 823 млрд дол. США порівняно з 796 млрд дол. у 2019 р., а кількість пасажирів – досягнути 4,72 млрд осіб (+ 4,0% порівняно з 2019 р. – 4,54 млрд) [7].

Крім того, більш повільне, ніж очікувалося, зростання світової економіки у 2019 р. сприяло зниженню попиту на енергоносії, що передбачало у 2020 р. падіння цін на авіаційний гас, які мали скласти в середньому 75,60 дол. за барель проти 77 дол. у 2019 р. Планувалося, що загальна сума

витрат на паливо авіакомпаній складе 182 млрд дол. США (22,1% від загальних витрат) порівняно з 188 млрд дол. (23,7% витрат) у 2019 р. [7].

Загальна зайнятість в авіакомпаніях повинна була досягти 2,95 млн осіб у 2020 р., що на 1,6% більше, ніж у 2019 р. Прогнозувалось у 2020 р. збільшення продуктивності на 2,9% порівняно з 2019 р. При цьому питомі витрати на робочу силу повинні були залишитися практично незмінними – на рівні 0,12 дол., оскільки підвищення продуктивності мало бути компенсувати підвищення заробітної плати [12].

За довгостроковим прогнозом IATA до 2037 р. кількість перевезених пасажирів може подвоїтися та досягти 8,2 млрд осіб. Згідно зі звітом асоціації, домінувати на цьому ринку в найближчі десятиліття мав Азійсько-Тихоокеанський регіон [13].

У цілому, прогнози на 2020 р. і найближчі десятиліття були позитивними. Проте загальна картина показувала, що зростання авіаційної галузі сповільнюється. Довгострокова ця перспектива або тимчасова, нам ще тільки належало дізнатися. Але пройшло два місяці, і мова зайшла вже не про прибуток, а про виживання авіакомпаній.

На фоні поширення коронавірусної інфекції COVID-19 у 2020 р. вперше за 12 років з часів фінансової кризи 2008–2009 рр., за прогнозом IATA, через обмеження на авіаперевезення світовий обсяг перевезень RPK у пасажиро-кілометрах впаде на 4,7% всупереч раніше прогнозованому зростанню. Такий сценарій, за попередніми оцінками IATA, що було опубліковано в лютому 2020 р., повинен призвести до втрати прибутку авіакомпаній у розмірі 29,3 млрд дол. США. Причому, перш за все, на 13% має скоротитися пасажиропотік у авіакомпаній, що працюють в Азійсько-Тихоокеанському регіоні [14]. Такий прогноз ґрунтувався на припущенні, що економічний вплив від наслідків COVID-19 буде схожий на той, що викликала атипова пневмонія SARS, спалах якої був зафіксована у 2002–2003 рр. Наслідки вірусу тоді призвели до різкого зниження показників (наприклад, авіакомпанії Азійсько-Тихоокеанського регіону втратили 5,1% пасажиропотоку), а потім – до їх швидкого зростання, коли спалах вдалося зупинити. Але вже у березні 2020 р. IATA коригує свій прогноз у гірший бік.

У січні 2020 р. зафіксовано уповільнення зростання міжнародного пасажирського попиту до 2,5% порівняно з 3,7% у грудні 2019 р. (рис. 3). Цей показник є найнижчим місячним приростом з квітня 2010 р.,

який відзначався під час кризи, яка була викликана хмарами вулканічного пилу з Ісландії, що призвело до масового закриття повітряного простору та скасування рейсів [15].

Уповільнення зростання пасажирського попиту спостерігалось в усіх регіонах світу, за винятком Африки. Пасажирообіг африканських авіакомпаній у січні 2020 р. виріс на 5,3% порівняно з 5,1% у грудні 2019 р.

Обсяг авіаперевезень Азійсько-Тихоокеанських авіакомпаній у січні 2020 р. виріс всього на 2,5%, скоротившись із 3,9% у грудні 2019 р. Це є найнижчим результатом з початку 2013 р. Цьому сприяло більш слабке зростання ВВП у декількох ключових економіках регіону та початок впливу COVID-19 на міжнародний ринок авіаперевезень Китаю. Внутрішній трафік у китайських авіакомпаній у січні скоротився на 6,8% унаслідок скасування рейсів та обмежень на поїздки.

Попит на європейські перевезення у січні 2020 р. зріс лише на 1,6% порівняно з 2,7% у грудні 2019 р. На результати вплинуло уповільнення зростання ВВП у провідних країнах протягом четвертого кварталу 2019 р., а також початок відмін рейсів, пов'язаних з COVID-19 у кінці січня 2020 р.

Близький Схід зіткнувся з мінімальним впливом спалаху COVID-19 у січні 2020 р. Авіакомпанії зафіксували збільшення обсягу перевезень на 5,4%. Це четвертий місяць поспіль стабільного зростання попиту за напрямками Європа – Близький Схід і Близький Схід – Азія, на які в розглянутий період не зробили істотного впливу скасування маршрутів, пов'язане з COVID-19.

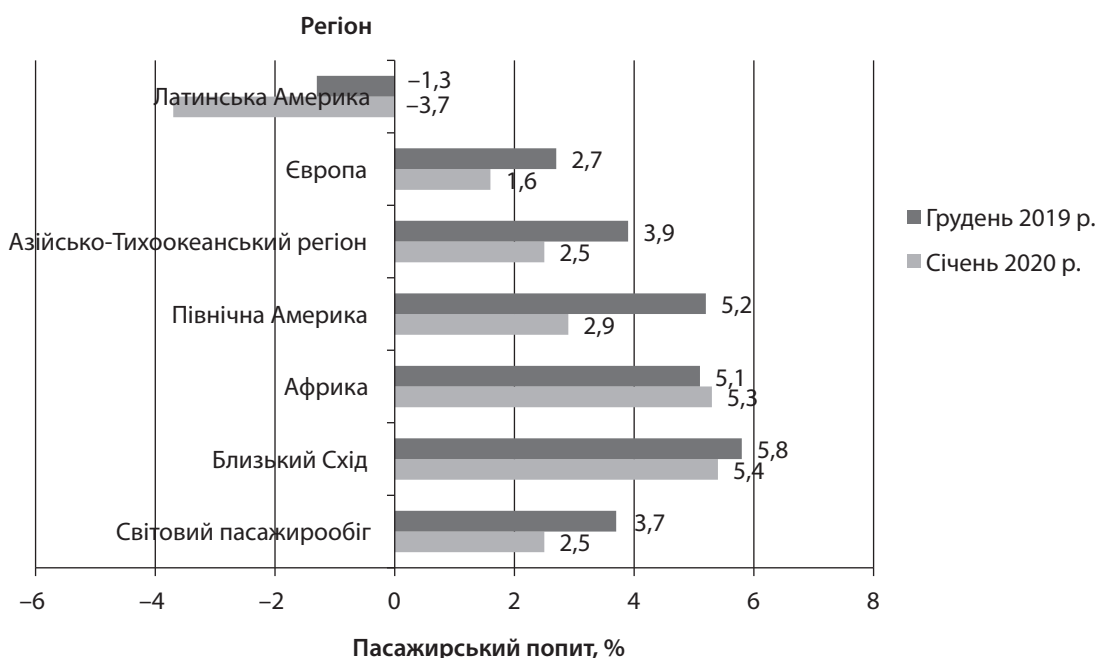


Рис. 3. Динаміка міжнародного пасажирського попиту (RPK), листопад 2019 р. – січень 2020 р., %

Джерело: побудовано на основі даних [15].

Міжнародний попит північноамериканських перевізників виріс лише на 2,9% порівняно зі зростанням на 5,2% у грудні минулого року, хоча в січні 2020 р. ще не було ніяких значних відмін рейсів в Азію.

У січні 2020 р. латиноамериканські авіалінії зіткнулися з падінням попиту на 3,7% порівняно з тим самим місяцем минулого року. Це стало подальшим погіршенням порівняно зі зниженням попиту на 1,3% у грудні 2019 р. Трафік латиноамериканських перевізників знижується вже протягом чотирьох місяців поспіль, що відображає триваючі соціальні хвилювання та економічні труднощі в ряді країн регіону, які поки ще не були пов'язані з COVID-19 [15].

Починаючи з лютого 2020 р. ситуація на світовому ринку авіаперевезень починає змінюватися в гірший бік. Міжнародна організація цивільної авіації ICAO 13 лютого опублікувала попередні дані про те, як спалах COVID-19 вплинув на пасажирські авіаперевезення. Вже близько 70 авіакомпаній скасували свої міжнародні рейси в Китай та з нього, а близько 50 скоротили обсяги своїх повітряних перевезень. Це призвело до того, що пасажиропотік, пов'язаний з Китаєм, скоротився на 80%, крім того, зменшилася і кількість рейсів китайських авіакомпаній на 40% [6].

За попередніми оцінками ІКАО, у першому кварталі 2020 р. можливо загальне зниження пасажиромісткості на 39–41%, тобто зменшення кількості пасажирів на 16,4–19,6 млн осіб порівняно з тим, що прогнозували авіакомпанії до спалаху захворювання. Це призведе до скорочення сукупної виручки авіакомпаній на 4–5 млрд дол. США. Очікується, що найбільших втрат від скорочення авіатрафіку з Китаєм понесе туристична індустрія Японії (зниження виручки на 1,3 млрд дол.) і Таїланду (на 1,15 млрд дол.) [16].

Попит на поїздки знижується настільки істотно, що багато авіаперевізників заговорили про майбутню хвилю банкрутств. Британська Flybe збанкрутувала, ставши першою жертвою коронавірусу в авіації. British Airways, KLM, United Airlines та інші міжнародні перевізники урізають маршрутну мережу, заморожують інвестиції та наймання нових співробітників і зовнішніх консультантів. Персоналу запропонували взяти вихідні, щоб скоротити витрати, оскільки частота рейсів і далі буде погіршуватися через скорочення авіаперевезень. Лоукостери не відстають: Ryanair, EasyJet і Wizz Air вже оголосили про аналогічні заходи [17].

Падіння попиту на пасажирські авіаперевезення призвело до скасування кількох тисяч авіарейсів у березні та квітні 2020 р. Тільки Lufthansa, найбільша авіакомпанія Європи, відмовилася від виконання до 25%, або 7,1 тис. рейсів, у всіх напрямках до кінця березня і планує скоротити до половини рейсів, починаючи з квітня. Air France планує скорочення завантаженості своїх європейських напрямків на 25%,

а трансконтинентальних рейсів – на 13%. Air New Zealand відклала прогноз річного прибутку, призупинила прийом на роботу нових співробітників, запропонувала неоплачувану відпустку персоналу та заявила, що скоротить обсяг перевезень. American Airlines скорочує внутрішні перевезення (США) на 7,5% у квітні, міжнародні – на 10% у літній сезон [18].

За даними авіаційного експерта Богдана Долінце, індекс акцій міжнародних авіакомпаній через коронавірус опустився на 25–28%, що істотно більше, ніж під час поширення вірусу атипової пневмонії (SARS) [19].

Укrajнські авіакомпанії зіграли на випередження й за прикладом європейських авіаперевізників з початку березня обмежили польоти в країни, що уражені вірусом. Зокрема, найбільший в Україні авіаперевізнак – авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) повідомила про скасування близько 2000 рейсів навесні у 16 країн світу. Крім того, МАУ відкоригувала свою програму внутрішніх рейсів. Ще одна українська авіакомпанія – SkyUp Airlines – також прийняла рішення скоротити польотну програму у зв'язку з посиленням заходів безпеки через поширення коронавірусу. Також авіаперевізнак переніс на початок літа старт польотної програми по деяких напрямках, серед яких рейси в Тель-Авів з Харкова і польоти в ряд італійських міст зі столиці та Львова.

Починаючи з 17 березня Україна повністю припинила авіасполучення з іншими країнами. З урахуванням прогнозу IATA зниження пасажиропотоку українських аеропортів у 2020 р. може скласти 7%. У разі продовження поширення вірусу прогноз може бути погіршений до мінус 10% [19].

Але для авіакомпаній є і хороші новини. На відміну від попередніх криз, вони поки обходяться без зниження цін на квитки, а скорочення маршрутної мережі дозволить їм урізати витрати, щоб компенсувати частину збитків від падіння виручки. До того ж, істотне зниження світових цін на нафту і, отже, на авіагас з початку року дозволить зменшити негативні економічні наслідки від скорочення перевезень. Однак деякі авіакомпанії хеджують закупівлі – тобто фактично оплачують рахунки за гас на рік вперед, так що в разі продовження кризи деякі можуть і не встигнути скористатися низькими цінами на паливо [17].

ВИСНОВКИ

Якщо вірус продовжить поширення по планеті, то ситуація загрожує авіації масштабною кризою. Авіакомпанії по всьому світу зазнають збитків у зв'язку зі зменшенням кількості пасажирів, скасуванням рейсів, оглядами в аеропортах. За підрахунками IATA, через коронавірус авіаперевізнаки по всьому світу втратять у 2020 р. від 63 до 113 млрд дол. [20]. Варто відзначити, що це істотно більше, ніж поперед-

ня оцінка асоціації від 20 лютого 2020 р., коли головний галузевий орган світу підрахував, що пандемія обійдеться авіаперевізникам у 29,3 млрд дол. втраченого доходу [14]. Колосальна різниця в цифрах пояснюється тим, що раніше за основу брався сценарій, при якому вплив коронавірусу був значною мірою обмежений ринками, пов'язаними з Китаєм, і не враховувалися ні Африка, ні Латинська Америка, оскільки в цих регіонах на той час не було жодної країни, де кількість хворих COVID-19 перевищила б десяток людей. Однак тепер його вплив відчувається по всьому світу.

Спалах COVID-19 і його вплив на авіацію наголошують на необхідності ефективної координації та пропорційної відповіді з боку держав. Авіаперевізникам необхідно не тільки розглянути можливості та знайти інструменти мінімізації втрат, але і розробити ефективні стратегії для боротьби за перерозподіл пасажиропотоків. Здоров'я та благополуччя пасажирів, персоналу та громадськості, а також обмеження поширення інфекційних захворювань є пріоритетом для авіаційної галузі. Однак остаточно оцінити наслідки коронавірусу, що вразив увесь світ, ми зможемо ще не скоро. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Economic Contribution of Civil Aviation. Ripples of Prosperity. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/EconContribution.pdf>
2. Кулаєв Ю. Ф., Щелкунов В. И. Экономика гражданской авиации Украины : монография. 2-е изд., испр. и доп. Киев : Феникс, 2010. 736 с.
3. Основи економіки транспорту : підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Зайончик та ін. Київ : Кондор, 2011. 392 с.
4. Костромина Е. В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка. 4-е изд. М. : НОУВКШ «Авиабизнес», 2002. 304 с.
5. Брутян М. М. Мировой рынок гражданской авиации: текущее состояние и прогноз развития. *Вестник Евразийской науки*. 2019. № 1. URL: <https://esj.today/PDF/20ECVN119.pdf>
6. Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>
7. IATA: Industry Statistics Fact Sheet. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---industry-statistics/>
8. World Trade Organization. URL: <https://www.wto.org>
9. ATAG: Aviation benefits beyond borders. Global summary. URL: https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf
10. UNWTO: International Tourism Highlights. 2019 Edition. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>
11. ATAG: Aviation Benefits beyond borders. URL: <https://www.atag.org/our-publications/latest-publications.html>
12. IATA: After Challenging Year, Improvement Expected for 2020. December 2019. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2019-12-11-01/>
13. IATA: Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2018-10-24-02/>
14. IATA: COVID-19 Initial impact assessment of the novel Coronavirus. 20 February 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/coronavirus-initial-impact-assessment/>
15. IATA: Air Passenger Market Analysis. January 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---jan-2020/>
16. Economic impact estimates due to COVID-19 travel bans. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Economic-impact-estimates-due-to-COVID-19-travel-bans.aspx>
17. Опустевшее небо: коронавирус поставил авиакомпании на грань выживания. Одна уже обанкротилась. URL: <http://newzz.in.ua/main/1148941500-opustevshee-nebo-koronavirus-postavil-aviakompanii-na-gran-vyzhivaniya-odna-uzhe-obankrotilas.html>
18. Нелётная атмосфера: коронавирус приземляет мировых авиаперевозчиков. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2020/03/12/nelyotnaya-atmosfera-koronavirus-prizemlyaet-mirovyh-aviaperevozchikov>
19. Данько А. Авиация и туризм под прицелом коронавируса. URL: <https://www.unian.net/tourism/lifehacking/10914092-aviaciya-i-turizm-pod-price-lom-koronavirusa.html>
20. IATA: Economics' Chart of the Week. 06 March 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/investor-concerns-rise-as-coronavirus-spreads-globally/>

REFERENCES

- "ATAG: Aviation benefits beyond borders. Global summary". https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf
- "ATAG: Aviation Benefits beyond borders". <https://www.atag.org/our-publications/latest-publications.html>
- Brutyanyan, M. M. "Mirovoy rynek grazhdanskoy aviatsii: tekushcheye sostoyaniye i prognoz razvitiya" [The Global Civil Aviation Market: Current Status and Development Forecast]. *Vestnik Yevraziyskoy nauki*. 2019. <https://esj.today/PDF/20ECVN119.pdf>
- Danko, A. "Aviatsiya i turizm pod pritselom koronavirusa" [Aviation and Tourism at Gunpoint Coronavirus]. <https://www.unian.net/tourism/lifehacking/10914092-aviaciya-i-turizm-pod-price-lom-koronavirusa.html>
- "Economic Contribution of Civil Aviation. Ripples of Prosperity". <https://www.icao.int/sustainability/Documents/EconContribution.pdf>
- "Economic impact estimates due to COVID-19 travel bans". <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Economic-impact-estimates-due-to-COVID-19-travel-bans.aspx>
- "Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation". <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

"IATA: COVID-19 Initial impact assessment of the novel Coronavirus. 20 February 2020". <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/coronavirus-initial-impact-assessment/>

"IATA: Industry Statistics Fact Sheet". <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet--industry-statistics/>

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

"IATA: Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037". <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2018-10-24-02/>

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

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

Kostromina, Ye. V. *Ekonomika aviakompaniy v usloviyakh rynka* [The Economy of Airlines in a Market Environment]. Moscow: NOUVKSh «Aviabiznes», 2002.

Kulayev, Yu. F., and Shchelkunov, V. Y. *Ekonomika grazhdanskoj aviatsii Ukrainy* [Economics of Civil Aviation of Ukraine]. Kyiv: Feniks, 2010.

"Neletnaya atmosfera: koronavirus prizemlyayet mirovykh aviaperevozchikov" [Non-flying Atmosphere: Coronavirus is Landing on Global air Carriers]. <https://easaily.com/ru/news/2020/03/12/nelyotnaya-atmosfera-koronavirus-prizemlyayet-mirovykh-aviaperevozchikov>

"Opustevsheye nebo: koronavirus postavil aviakompanii na gran vyzhivaniya. Odnazhe obankrotilas" [Empty Sky: the Coronavirus has put Airlines on the Brink of Survival. One has Already Gone Bankrupt]. <http://new-zz.in.ua/main/1148941500-opustevshee-nebo-koronavirus-postavil-aviakompanii-na-gran-vyzhivaniya-odnazhe-obankrotilas.html>

Shchelkunov, V. I. et al. *Osnovy ekonomiky transportu* [Fundamentals of Transport Economics]. Kyiv: Kondor, 2011.

"UNWTO: International Tourism Highlights. 2019 Edition". <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>

World Trade Organization. <https://www.wto.org>

УДК 330.3:656.2
JEL: D21; L92

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЇХ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ

©2020 ОБРУЧ Г. В.

УДК 330.3:656.2
JEL: D21; L92

Обруч Г. В. Формування концепції забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах їх цифрової трансформації

В умовах поглиблення глобальних соціальних та екологічних деструктивних явищ поряд з економічною ефективністю діяльності бізнес-суб'єктів важливе врахування таких доміант розвитку, як соціально відповідальне господарювання, соціалізація трудових відносин і екологізація економічної діяльності, що складають основу концепції збалансованого господарювання. Україна також долучається до глобальної течії досягнення збалансованості економічних, соціальних і екологічних аспектів діяльності, тому враховує принципи сталого господарювання при розробленні стратегічних і програмних ініціатив її соціально-економічного розвитку, зокрема такі заходи фрагментарно реалізуються на державному, регіональному та локальному рівнях. Попри це, сьогодні відсутній комплексний підхід до забезпечення збалансованості діяльності підприємств базових галузей економіки, у т. ч. залізничного транспорту. Тому, зважаючи на координаційну роль залізничних підприємств у досягненні соціально-економічного зростання країни, вагомого значення набуває розроблення дієвого підходу до забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту та формування інструментарію його досягнення, що дозволить подолати виявлені дисбаланси їх діяльності та реалізувати потенціал підприємств галузі в напрямі їх цифрової трансформації. Грунтуючись на аналізі наукових напрацювань щодо формування базису реалізації ініціатив збалансованого розвитку підприємств, у т. ч. залізничного транспорту, запропоновано застосування коеволуційно-цифрового підходу, що передбачає впровадження новітніх цифрових рішень залежно від пріоритетів розвитку підприємств залізничного транспорту та динамічних змін середовища їх функціонування. Також запропоновано забезпечення спільної еволюції суб'єктів, які взаємодіють з підприємствами залізничної галузі в межах екосистеми їх функціонування на основі застосування коадаптивних сумісних цифрових рішень і формування єдиного інформаційно-цифрового простору їх зростання. У рамках вказаного підходу сформовано концептуальні положення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в аспекті їх цифрової трансформації, що містять мету, узагальнені та адаптивні критерії, а також мотиви та завдання їх збалансованого розвитку.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, збалансований розвиток, цифровізація, цифрові рішення, концептуальні положення.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-3-119-127>

Рис.: 1. **Бібл.:** 11.

Обруч Ганна Володимирівна – кандидат економічних наук, докторант кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом, Український державний університет залізничного транспорту (пл. Фейєрбаха, 7, Харків, 61050, Україна)

E-mail: a_obruch@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9082-2344>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/C-1387-2019>

SPIN: <http://elibrary.ru/4704-1458>