

З класифікації виключені ситуації, що не мають фізичного сенсу, пов'язані з нестачею літаків.

Таким чином, збійна ситуація, що входить в ту чи іншу групу, потребує рішення (окремо чи разом) в наступних задачах:

- оптимізація черговості обслуговування і випуску затриманих повітряних суден;

- оптимізація призначення очікуваних літаків на рейси при пізньому їх прибутті;

- максимізація готовності затриманих рейсів до вильоту при закритому стані аеропорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Дедков В.К., Северцев Н.А. Основные вопросы эксплуатации сложных систем. Высшая школа. Москва, 1976. 406 с.

2. Дружинин Н.К. Выборочное наблюдение и эксперимент. Статистика. Москва, 1977. 176 с.

3. Ерохин В.А. О перераспределении самолетов в процессе их эксплуатации между авиапредприятиями. Безопасность и эффективность эксплуатации воздушного транспорта. ОЛАГА. Л, 1985. С. 32-47.

4. Клеймен Д. Стохастические методы в имитационном моделировании. Статистика. Москва, 1998. 221 с.

5. Цураков О.Н., Альгабри Т.Я. Разработка математической модели управления очередью задержанных воздушных судов. Вісник НАУ. 2001. №1 (8). С. 27-35.

УДК 656.7.073:001.12/.18(COVID-19)(043.2)

*П'ятницька К.А., студентка,
Факультет транспорту менеджменту і логістики,
Національний авіаційний університет, Київ
Науковий керівник: Шевченко Ю.В., к.е.н., доцент,
доцент кафедри організації авіаційних перевезень,
Національний авіаційний університет, Київ*

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ТЕХНОЛОГІЙ ПІД ЧАС ПАНДЕМІЇ COVID-19

Пандемія COVID-19 це інфекційне захворювання, спричинене останнім із відкритих вірусів родини коронавірусів. Спалах інфекції припав на грудень 2019 року у м.Ухань, Хубей, КНР, та визнаний ВООЗ пандемією 11 березня 2020 р [1].

На відміну від пасажирських перевезень, вантажні авіалінії, під час пандемії, працюють з великою ефективністю. Під час карантину у всьому

світі авіап перевезення вантажів є найбільш затребуваними. Зокрема, деякі українські (і не тільки) авіакомпанії переробили пару своїх літаків для перевезення вантажів.

Наприклад, авіакомпанія "SkyUp Airlines", перші вантажні рейси, здійснила в березні та квітні - вони перевозили переважно медичні витратні матеріали. Також "Міжнародні авіалінії України" вирішили здійснювати вантажні рейси з розміщенням вантажів в кабінах літаків та в багажному відділенні. Максимальна ефективність використання внутрішнього простору повітряного судна залежить від правильного пакування вантажу в контейнери певного розміру, їх розміщення та закріплення. Наприклад, за умови безкоштовної компоновки в Boeing-737 можна перевезти загалом близько 70 кубічних метрів та близько 160 кубічних метрів вантажів у Boeing-767.

Для доставки товарів, призначених для боротьби з пандемією COVID-19, Україна виділила п'ять із своїх семи «Русланів». З 11 квітня польоти здійснюються також найбільшим транспортним літаком "Мрія". У ситуації, коли кожна країна чекає термінової доставки десятків тонн захисних масок, протиепідеміологічних костюмів, окулярів, вентиляційних приладів, "Мрія" та "Руслан", можуть максимально задовольнити ці потреби. Карантин та заборона на міжнародні пасажирські перевезення залишили авіакомпанії без основного джерела доходу, змусивши їх заморозити діяльність та «спалити» резерви, що відкладалися роками, щоб не збанкрутувати. Згідно з підрахунками Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), втрата пасажирських авіакомпаній від пандемії може становити від 160 до 253 млрд доларів, залежно від сценарію виходу з карантину. Загальний пасажиропотік авіакомпаній у світі може впасти більш ніж на 1 млрд пасажирів [2].

Зниження активності авіакомпаній вже торкнулося інших галузей, наприклад, енергетичного сектору: через те, що літаки не літають і не споживають палива. Одним із варіантів отримання коштів авіаперевізниками є перепрофілювання на вантажні перевезення. Більше того, на них зараз є попит, адже уряди не лише України, а й усього світу активно перевозять медичні товари на літаках.

Ситуація з коронавірусом та з карантинними обмеженнями у світі дуже динамічна, тому експерти, міжнародні організації та самі авіакомпанії не беруться передбачати, коли і як галузь повернеться до звичного життя.

Очікується перспектива відновлення повітряних перевезень за схемою, подібною до латинської літери U: після різкого падіння триватиме період, протягом якого авіап перевезення будуть на мінімальному рівні, а потім різко підуть вгору. Так відбувається потрохи відносно туристичних подорожей.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. COVID-19 [Електронний ресурс] URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>
2. ІКАО [Електронний ресурс] URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>