

## ВПЛИВ COVID-19 НА ЕКОНОМІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**Войтович М.В.**

*Національний авіаційний університет, Київ*

*Науковий керівник – Висоцька І.І., канд. екон. наук, доц.*

**Ключові слова:** коронавірус, пандемія, економіка, авіація, галузь

У сучасних умовах, здійснення пасажирських перевезень за різними видами транспорту дещо знизилось. Увесь світ, починаючи з середини грудня 2019 року, потерпів від величезного впливу Всесвітньої пандемії коронавірусу, також відомо, як COVID-19. Карантинні обмеження по всьому світу призвели до суттєвих змін в соціально-культурному житті населення і кардинально переписали тренди глобальної економіки. Зменшення економічного потенціалу країни призвело до скорочення транспортних потоків та обміну міжнародними повідомленнями.

Метою цієї публікації є аналіз факторів впливу пандемії коронавірусу 2020 на економічну складову сфери авіаційних перевезень України на внутрішньому та міжнародному ринках, а також надання практичних рекомендацій з їх усунення.

За рішенням кабінету міністрів Україна повністю припинила міжнародне авіаційне сполучення на 2.5 місяці. Винятком стали чартери та нерегулярні рейси, які перші 2 тижні здійснювали евакуацію українців із закордонних країн та іноземців – з України. Деякі обмеження щодо перельотів залишаються актуальними і до нині. Це призвело до низки критичних збитків для українських авіаперевізників. Значними стали:

1) Підтримання робочого стану літальних апаратів. Попри зупинку польотів, треба платити за обслуговування літаків, за їхній простій та за все інше, а платити за це фактично ні з чого.

2) Скорочення робочого персоналу. Екіпажі літаків та ще частину наземного персоналу відправили у неоплачувані відпустки, або ж і зовсім звільнили.

3) Банкрутство авіакомпанії. Авіакомпанії, що не мали фінансової «подушки» на випадок затяжних форс-мажорів просто призупинили роботу чи навіть припинили своє існування.

За оцінками експертів така криза скоротила прибутки галузі більш ніж на 50% за різними даними. На це вказує статистика пасажирообігу та кількості перевезень. При позитивному розкладі подій рентабельність авіаційної сфери буде збільшуватись дуже поступово через скорочення перельотів та часткову заповненість авіалайнерів.

У поверненні авіаційної галузі України на конкурентне місце у світі багато що залежить від гнучкості компаній та від їх спроможності

пристосуватися до нових умов. Зокрема, вміння стимулювати ціновими знижками та іншими бонусами збільшення пасажиропотоку. Позитивні зміни також може принести нинішнє падіння цін на нафту.. Не так суттєво, але має подешевшати і авіапальне, відповідно. Хоча на його вартість, окрім ціни сирого нафти, впливає ще й низка інших факторів.

Такої думки дотримується і экс-міністр інфраструктури Володимир Омелян. Він зазначає, що непрямі заходи, як наприклад надання пільг чи скасування мит на пальне зберегло б українських перевізників на висоті навіть в період пандемії, зокрема в перші тижні екстрених перельотів та евакуацій. Також в Україні стягують акциз на авіаційне пальне, що збільшує його вартість. Утім, у тому, що влада навіть заради стимулювання внутрішніх авіаперевезень піде на скасування акцизу, експерти сумніваються.

Одним із варіантів стимулювання галузі, на мою думку, може стати – можливість скасування ПДВ на внутрішні авіаперевезення. Така можливість розглядалась в Україні задовго до перших звісток про пандемію, але зараз набуває не аби якої актуальності. 20% знижки на квитки могли б стати непоганим аргументом для переорієнтування частини українців із середнім рівнем доходів із залізничних і автомобільних перевезень на авіаційні. Особливо, на таких популярних напрямках як Київ-Одеса, Київ-Харків, Київ – Львів тощо. Звісно про “автоматичне” зниження не йдеться, все на розсуд перевізників, з огляду на їх стратегію та подальший план роботи.

Наведені вище фактори мають бути розглянуті при розробці подальшого плану розвитку авіаційної галузі, та створення запобіжних заходів при повторному виникненні надзвичайної ситуації.

Вважаю, що значна варіативність підходів до вирішення презентованих негативних факторів позитивно відобразиться на економіці країни тільки у тому випадку, якщо діючі органи влади візьмуться за розробку стратегій та вирішення нагальних питань. Дана тема є актуальною та не терпить зволікань. Адже за даними міністерства транспорту України подібний показник авіаційних перевезень за рік - 4,8 млн. осіб, останній раз був зафіксований в 2007 році. Авіакомпанії, які продовжують здійснювати перельоти під час карантину, почали блокувати середні місця, щоб між пасажирами було щонайменше одне порожнє місце.

Таке різке зниження пасажиропотоку, без необхідних заходів буде набирати обертів ще дуже і дуже довго, лише забираючи кошти країни, а не поповнюючи державний бюджет.

#### **Список використаних джерел:**

1. Солонина Є. Вплив карантину на ключову галузь економіки. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/30498066.html>
2. Укрінформ. Коронавірус vs транспорт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2896098-koronavirus-vs-transport-nokdaun-ci-lise-huk-z-aperkotom.html>
3. Державна служба статистики України. Статистична інформація. Обсяг перевезень пасажирів. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/tr.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm)