

Даниліна С.О.
*К.е.н., доцент, доцент кафедри
загальної економічної теорії та економічної політики
Одеського національного економічного університету*

КРИЗА НА МІЖНАРОДНОМУ ТА ВНУТРІШНЬОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Українські авіакомпанії можуть серйозно постраждати через епідемію коронавірусу. Вимушена заборона на пасажирські перельоти негативно позначиться на українській економіці, а деякі літаки через довгий простій навіть можуть вийти з ладу. Під час простою за літаком необхідно ретельно стежити, а через скасування більшості авіарейсів, літаки українських компаній просто стоять в ангарах. Всі літаки необхідно посилено перевіряти, щоб вони були справними і після вимушеного карантину. На цей випадок існують спеціальні методики по підтримці їх в робочому стані. Наприклад, в двигунах час від часу повертають вали, повністю наповнюють паливні баки, пильно спостерігають за системами. І все це обов'язково необхідно здійснювати кілька разів на тиждень. Перевірки перед безпосередніми польотами зажадають більше часу і грошей, тому авіакомпанії можуть витратити ще більше на збереження літаків в робочому стані. З огляду на складне фінансове становище деяких авіакомпаній, навіть 2 тисячі доларів на один літак можуть бути серйозною сумою, а у деяких компаній (наприклад, у МАУ), у флоті більше 30 літаків.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту, вимушене припинення авіаперевезень може привести до 113 млрд. доларів сумарних збитків по всьому світу. З моменту початку спалаху вірусу ціни на акції авіакомпаній впали майже на 25%. За даними асоціації, грошових резервів 75% авіакомпаній світу вистачить максимум на три місяці простою. Скорочення кількості польотів – величезний удар по галузі пасажирських авіаперевезень,

який призведе до банкрутства багатьох компаній. В галузі вантажних авіаперевезень ситуація не настільки критична.

Припинення всіх регулярних рейсів підтвердили авіакомпанії МАУ, SkyUp, Мотор Січ і Роза Вітрів. З цих авіакомпаній тільки МАУ зараз може оцінювати можливі збитки через простій. Компанія очікує збитки за підсумками року в розмірі не менше 60 млн. доларів, якщо польоти відновляться в травні. Якщо ж польоти відновляться пізніше, то кінцева цифра очікуваних збитків може зрости в кілька разів [1].

Основні витрати авіакомпаній підуть на виплати лізингових платежів за літаки. Українська авіакомпанія витрачає в середньому близько 10 тисяч доларів в день за лізинг одного літака. Тобто, в МАУ тільки на це йде близько 350 тисяч доларів в день, в SkyUp – до 100 тисяч доларів [2].

Авіакомпанії і підприємства вже зробили антикризові заходи: ввели режим вимушеного простою для персоналу, суттєво знизили оплату праці та знизили до мінімуму експлуатаційні витрати. Велика частина бюджету авіакомпаній йде на зарплати персоналу. Тому в деяких авіакомпаніях штат пішов у відпустку. Наприклад, компанія МАУ була змушена відправити 90% персоналу у відпустку за свій рахунок. Українські авіакомпанії збиралися проводити великі скорочення, але суми компенсацій за звільнення можуть бути дуже великими, а це ще сильніше вдарить по фінансовому стану підприємств. Але навіть такі радикальні кроки, як вимушена відпустка за свій рахунок, не дозволяють повністю забезпечити функціонування авіакомпаній в умовах продовження карантину. До того ж, в авіакомпаніях велику роль відіграє наявність кваліфікованого авіаційного персоналу, який (якщо компанія хоче продовжити роботу) необхідно зберегти, адже в Україні існує кадрова нестача в авіасфері.

Великі авіакомпанії, такі як МАУ або SkyUp, можуть підтримати акціонери, а ось за аеропорти і "Украерорух" відповідають або місцева влада, або держава. Авіаційна галузь опинилася в дуже складному становищі, припинення польотів призвело до повної зупинки фінансових надходжень, а

аеропорти і літаки законсервувати не можна, адже їх діяльність є одним з елементів підтримки національної безпеки. Без державної підтримки вони будуть змушені зупинити свою діяльність і будь-які польоти. А адже саме "Украерорух" є основою цивільно-військової системи організації польотів, в тому числі і для військових літаків. "Украерорух" гостро потребує державних дотацій, які б допомогли забезпечити його роботу. Асоціація просить державу запровадити податкові пільги – звільнити від сплати ПДВ і єдиного соціального внеску на другий-четвертий квартали цього року. Такі антикризові заходи вже впровадили в різних європейських країнах. Наприклад, в Естонії виділили 2 млрд. євро, в Литві – 5 млрд. євро, в Туреччині – близько 15 млрд. євро [1]. Без допомоги держави всі учасники авіаційного ринку України потенційні банкрути. Найлегше вийти з кризи зможуть державні авіакомпанії, оскільки приватні перевізники просто не дочекаються допомоги від уряду, який зараз направляє додаткові кошти на підтримку охорони здоров'я та соціальні потреби населення.

Поточна криза може поставити питання про виживання головної авіакомпанії України "МАУ", яка до 2010 року на 60% належала державі. Зараз же власником "МАУ" є приватні структури. На момент початку кризи у "МАУ" вже були серйозні фінансові труднощі, компанія заборгувала українському державному підприємству "Украерорух", що забезпечує навігацію повітряних суден, близько півмільярда гривень і пережила в недавньому минулому скорочення флоту. При цьому держава навряд чи визнає за необхідне інвестувати в приватну компанію. Криза авіаперевезень може досягти такого масштабу, що державі буде дешевше заново створити авіакомпанію, підтримку якої на першому етапі зможе надати державний аеропорт "Бориспіль" і той же "Украерорух".

Важкою буде криза і для іншого українського перевізника – SkyUp. Це приватна компанія, що працює по гібридній моделі, що поєднує в собі елементи лоукостера і чартерного перевізника. При цьому, це молода компанія, яка не

має великого боргового тягаря, а її флот складається всього лише з 11 бортів [2].

На думку багатьох експертів, пасажирські літаки відновлять перельоти тільки після того, як буде знайдена вакцина від коронавірусу. Це, за підрахунками медиків, займе близько року. Але навіть після дозволу на перельоти, авіакомпанії будуть відчувати на собі наслідки глобального карантину. Попит на квитки буде значно нижче. За прогнозами МАУ, прибуток від перельотів вони почнуть отримувати тільки в 2021 році [2]. І це в разі, якщо заборону знімуть ближче до червня цього року.

Тотальна заборона на міжнародне авіасполучення з цілої низки напрямків, введена в США, Європі і в багатьох країнах Південно-Східної Азії вже призвела до того, що місцеві авіакомпанії скоротили від 25% до 75% всіх своїх рейсів як мінімум до початку травня цього року. При самому песимістичному сценарії розвитку подій світовий пасажиропотік в цьому році впаде майже на 20%, а прямі втрати галузі складуть більше 110 млрд. дол. [1].

Багато європейських авіакомпанії можуть припинити своє існування. У переважної більшості з них немає подушки ліквідності, або вона занадто мала. Більшість авіакомпаній вже знаходяться в стані технічного банкрутства, або, принаймні, вийшли за межі своїх кредитних зобов'язань. А простіше кажучи, вони просто перестали обслуговувати свої борги.

Ще кілька цифр, щоб зрозуміти глибину кризи: за даними IATA, на частку авіації в цілому в 2019 році припало 3,6% світового ВВП. Галузь внесла 2,7 трильйонів доларів в світову економіку. У ній працюють 65,5 мільйонів чоловік по всьому світу. В Європі повітряний транспорт забезпечує 12,2 мільйона робочих місць і генерує 823 млрд. доларів ВВП. У Північній Америці повітряний транспорт забезпечує 7,3 млн. робочих місць і 844 млрд. доларів ВВП [1].

При цьому прибутковість більшості авіакомпаній в Євросоюзі в останні 10 років балансує в районі 2,5-3,5%. Wizzair і Ryanair з 12,5% і 16% чистого прибутку відповідно – щасливі винятки. Значно більше інших прикладів, коли

авіакомпанії роками працюють в збиток або знаходяться в процесі реструктуризації, як Norwegian (380 млн. дол.), Alitalia (550 млн. дол.) або EasyJet (430 млн. дол.) [1]. Їх швидше за все накриє хвилею кризи.

В цілому, доводиться констатувати, що туристичний ринок впаде в глибоку яму мінімум на півроку, а реальне поживлення піде не раніше наступної весни. Криза, викликана коронавірусом, диференціює учасників ринку, позбавляючись від збиткових та неефективних.

Залізничний монополіст теж потрапив в дуже важку ситуацію і несе багатомільярдні збитки. Вперше в історії незалежної України залізниця зупинила всі пасажирські перевезення, які не здійснюються вже третій тиждень. Зараз «Укрзалізниця» перевозить тільки медиків, представників правоохоронних структур та рятувальників. Всі вокзали повністю закриті по всій Україні. За підрахунками експертів, за перше півріччя «Укрзалізниця» недоотримає 12 млрд. грн. [3]. Даній галузі так само може знадобитися державна підтримка.

Список використаних джерел:

1. Як врятувати українську авіацію від банкрутства. Журнал "Фокус" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://focus.ua/opinion/economics/452297-slishkom_chistoe_nebo_kak_spasti_ukrainskuiu_aviatsiiu_ot_bankrotstva
2. Що буде з українськими компаніями після карантину [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://vesti.ua/business/pogolovno-bankroty-cho-budet-s-ukrainskimi-aviakompaniyami-posle-karantina>
3. Пік в «Укрзалізниці»: чи будуть ходити поїзда після корона вірусу? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukrainianwall.com/society/33745-pik-v-ukrzaliznice-budut-li-hodit-poezda-posle-koronavirusa>