

NATIOANAL AVIATION UNIVERSITY

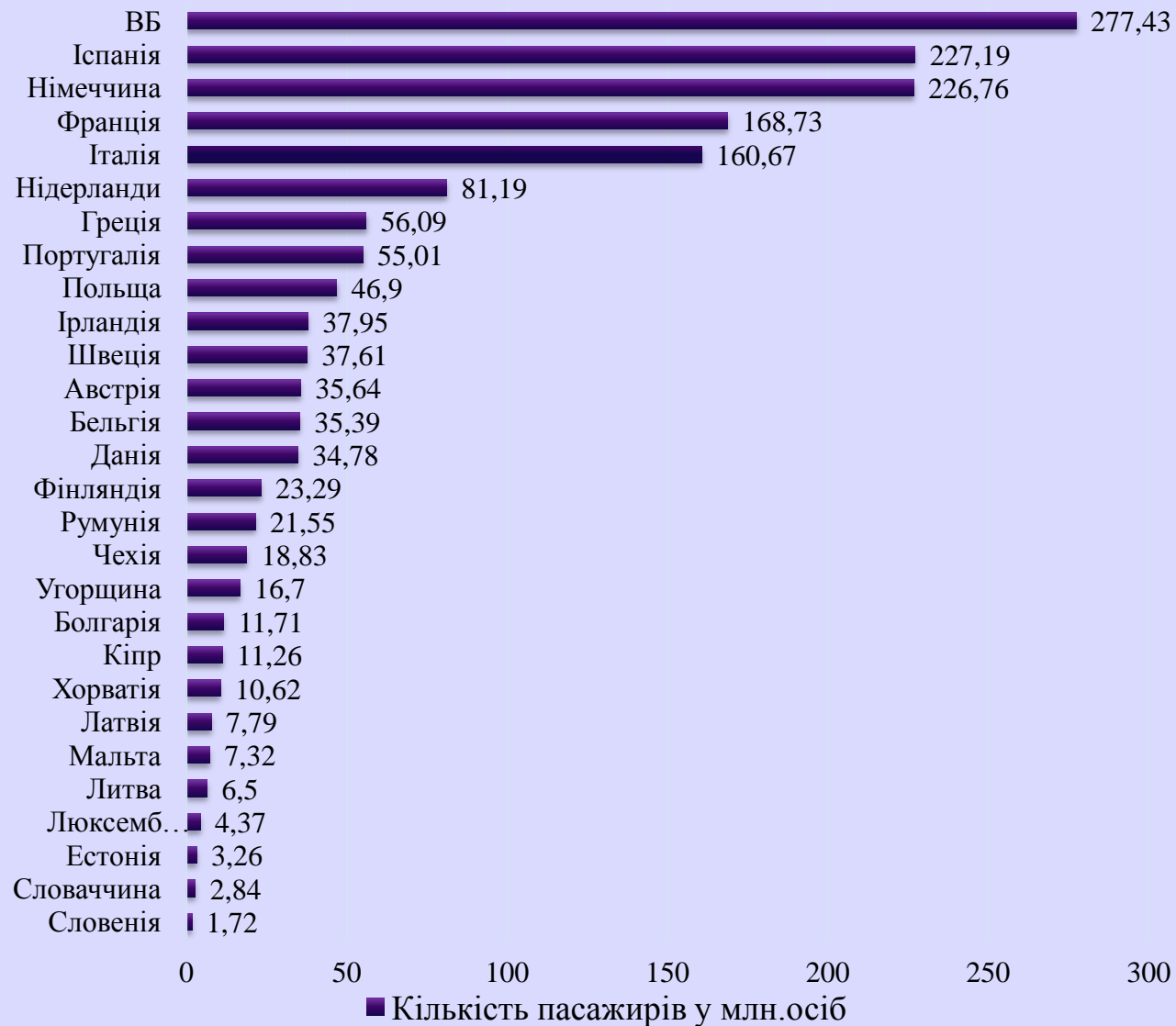
# АВІАЦІЯ ЄС ТА УКРАЇНИ В 2021-2024РР.

WITH THE SUPPORT OF THE ERASMUS+  
PROGRAMME OF THE EUROPEAN UNION

ДИГА АНАСТАСІЯ



## КІЛЬКІСТЬ ПАСАЖИРІВ, ЯКІ ПОДОРОЖУВАЛИ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ У ЄС-28 У 2019 РОЦІ, ЗА КРАЇНАМИ (У МІЛЬЙОНАХ)



Авіаційний сектор Європи підтримує майже 10 мільйонів робочих місць та 672 мдрд. євро обороту в економічній діяльності Європейського Союзу, включаючи 4,2% усіх робочих місць, які належать ЄС та 4,2% ВВП ЄС.

У 2020 році європейський авіаційний ринок оцінювався в 37,78 млрд. Доларів США. За передбаченнями, він **досягне** 68,41 млрд. Доларів у 2026 році при CAGR 7,47% протягом прогнозованого періоду (2021-2026).

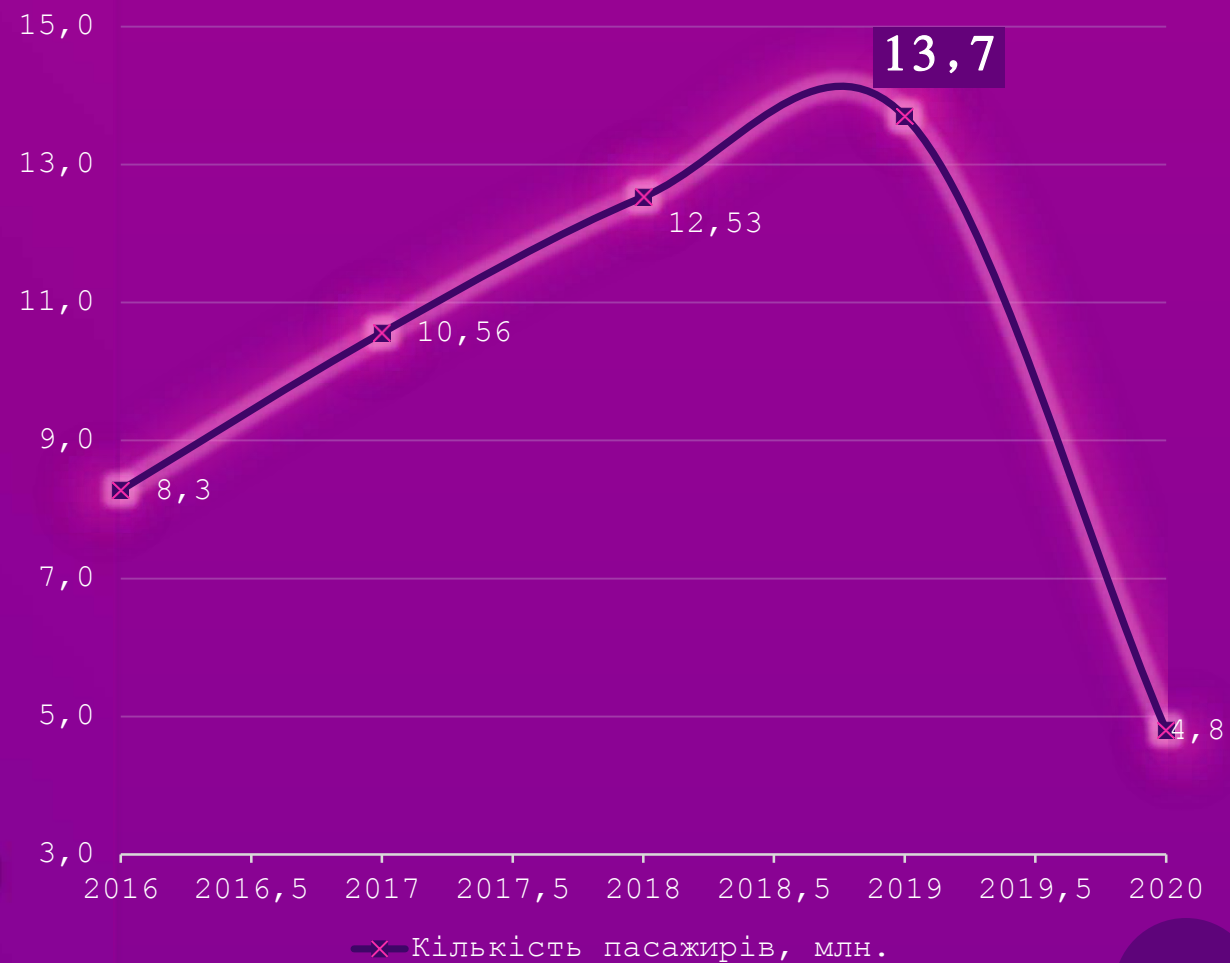
Порівняно з інформацією за травень 2019 року країни ЄС-27 зазнали значного скорочення рейсів вибуття/прибуття. Значних змін зазнали такі країни як Ірландія (-86%), Данія (-81%) і Фінляндія (-80%). Менше пандемія вплинула на наступні країни: Болгарія (-52%), Румунія (-53%) і Словаччина (-57%).

За результатами аналізу Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), загальна втрата доходу світової авіагалузі у 2020 році становила близько 400 млрд дол.

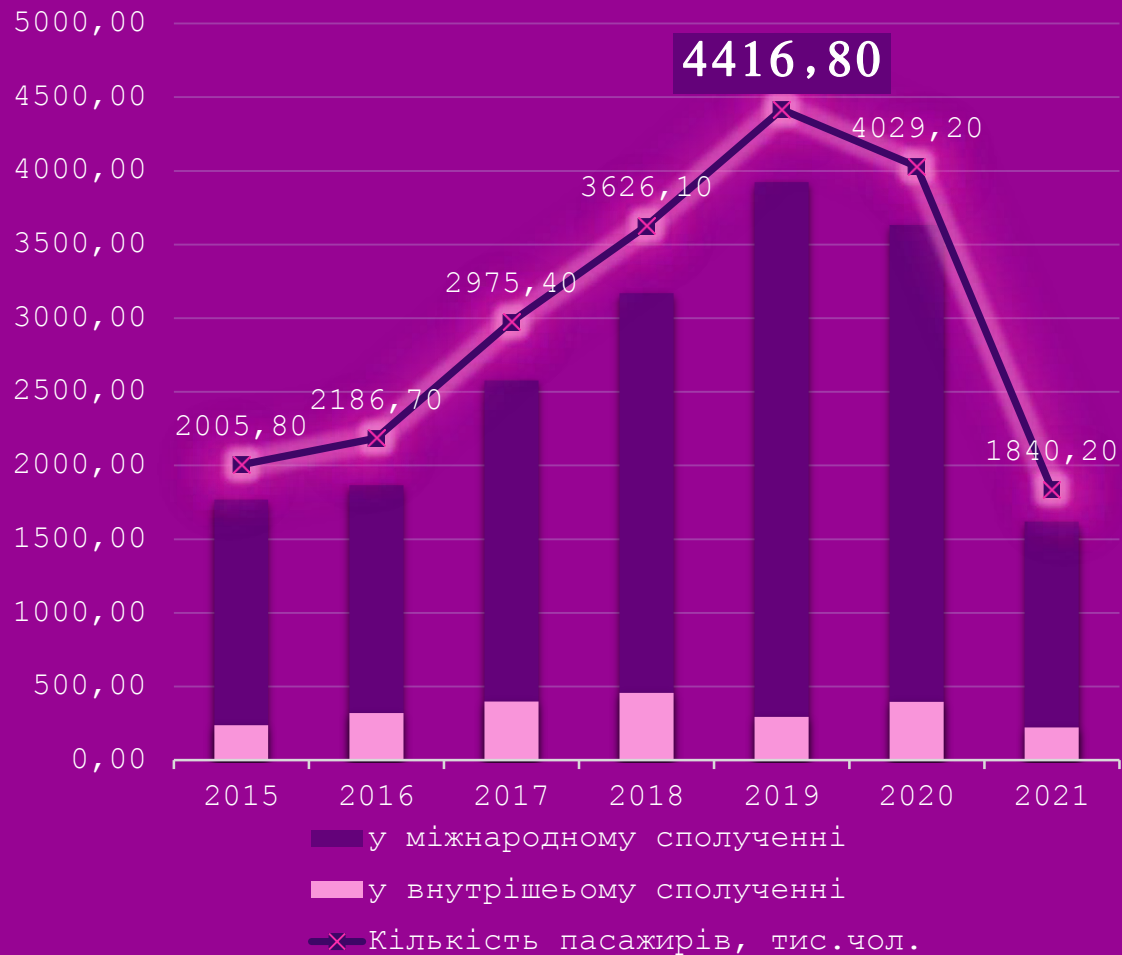




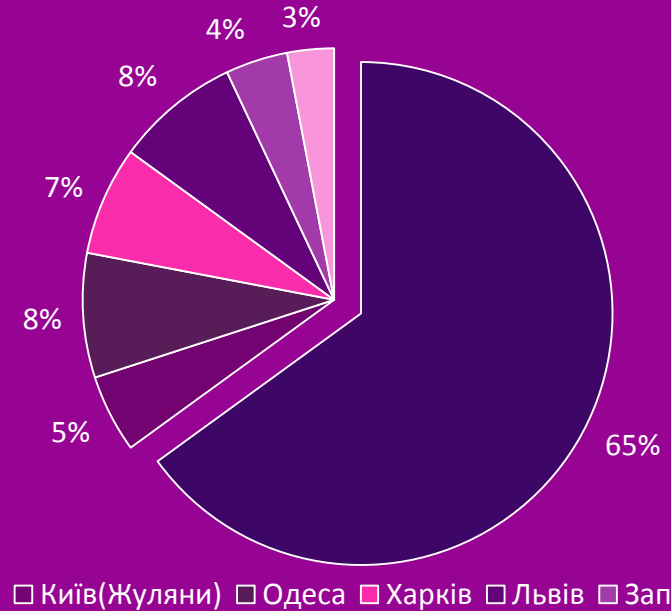
## КІЛЬКІСТЬ ПАСАЖИРІВ, ЯКІ ПОДОРОЖУВАЛИ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ 2016–2020РР.



## ДИНАМІКА ПАСАЖИРОПОТОКІВ ЧЕРЕЗ АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ ЗА 1 КВ. 2015-2021РР.



## ПИТОМА ВАГА ПРОВІДНИХ АЕРОПОРТІВ В ЗАГАЛЬНИХ ОБСЯГАХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЧЕРЕЗ АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ 2021Р.



Кількість обслугованих пасажирів головним аеропортом країни Київ (Бориспіль) зменшилась в порівнянні з I кварталом 2020 року на 50,5 відсотка. Пасажиропотоки через аеропорт Київ (Жуляни) скоротились на 78,6 відсотка, Львів – на 60,6 відсотка, Одеса – на 54,9 відсотка, Харків – на 54,1 відсотка, Запоріжжя – на 33,6 відсотка



Державне регулювання діяльності України в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, експлуатаційного середовища в галузі авіації, реалізації заходів авіаційної безпеки, затвердженні обов'язкових авіаційних норм України, здійснення державного контролю за їх спостереженням та розподіл відповідальності за їх порушення.

Україна має повний цикл виробництва літаків та обладнання.

Українська військово-транспортна авіація виявилася однією з найкращих у світі.

Україна володіє потужною базою ремонтних, авіаційних та машинобудівних підприємств, де сьогодні переоблаштовуються виробничі лінії.

На даний момент авіаційна галузь стає однією з найбільш привабливих та перспективних для інвестицій в Україні, тоді як авіап перевезення в Україні мають найвищі темпи зростання в Європі.

У I кварталі 2021 року на ринку пасажирських та вантажних перевезень здійснювали польоти 24 вітчизняні авіакомпанії. За статистичними даними впродовж звітної періоду виконано 10,3 тис. комерційних рейсів (за I квартал 2020 року – 16,5 тисяч)

Кількість пасажирів, які скористались послугами вітчизняних авіакомпаній за I квартал 2021 року, зменшилась порівняно з аналогічним періодом минулого року на 43,9 відсотка і склала 1089,6 тис. чол.

Впродовж січня – березня 2021 року пасажирські перевезення здійснювали 12 українських авіакомпаній

Обсяги перевезень авіаційним транспортом України вантажів та пошти зросли на 15,7 відсотка та склали 19,9 тис. тонн.

Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України зменшилась на 38,1 відсотка, іноземними авіакомпаніями – на 46,5 відсотка.

# Сценарії розвитку подій 2020–2024рр. у ЄС–27

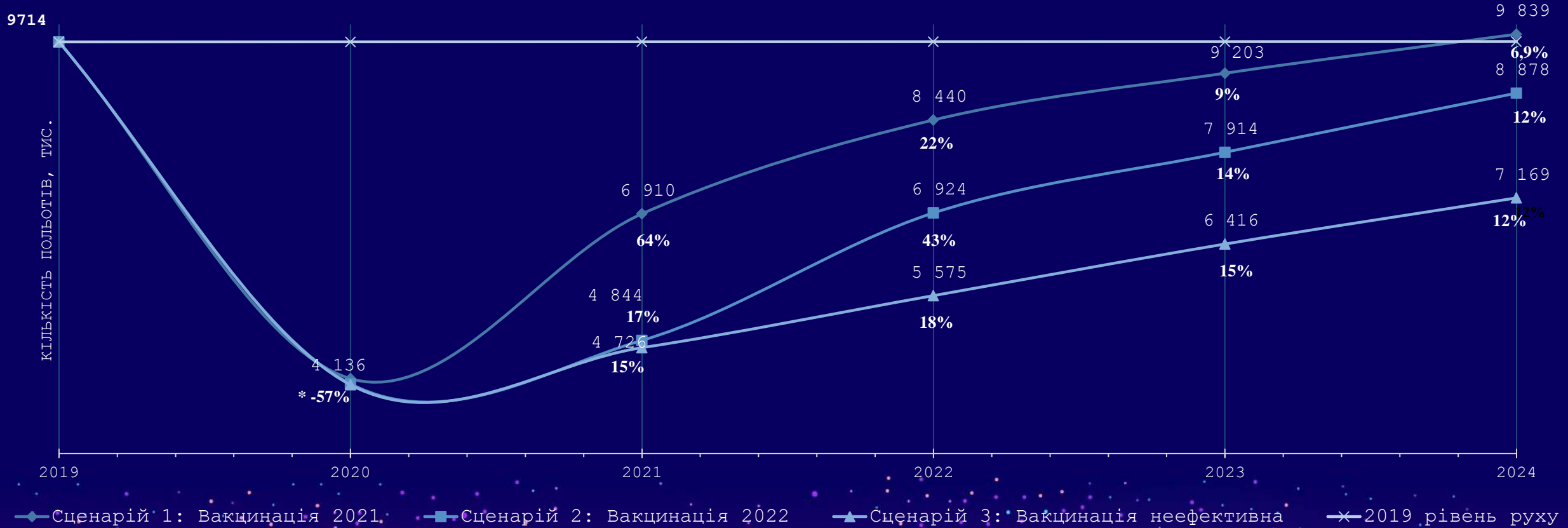


**Сценарій 1.** Вакцинація здійснюється влітку 2021 року: вакцина широко доступна для мандрівників або ж, пандемія підходить до свого логічного завершення до літа 2021 року.

**Сценарій 2.** Вакцинація здійснюється влітку 2022 року: вакцина широко доступна для мандрівників і, так само, можливе повне закінчення пандемії до літа 2022 року.

**Сценарій 3.** Вакцина виявиться неефективною, що понесе за собою наступні наслідки: інфекція буде надто затяжною; пасажери повністю втратять впевненість у авіаперевезеннях; до 2029 року рівень руху лише повернеться до рівня 2019 року.

## ФАКТИЧНА ТА % ЗМІНА ПОРІВНЯНО З 2019 РОКОМ





“ Навіть за найбільш позитивного сценарію ми не очікуємо відновлення до рівня 2019 року до 2024 року. Існує цілком реальна перспектива, що це відновлення може зайняти ще більше часу, можливо, аж до 2029 року. Це катастрофічна картина для авіаційної галузі і чітко показує, чому так важливо для держав вживати послідовних та поміркованих заходів для підтримки авіаційної промисловості та змусити пасажирів почуватись у безпеці під час польоту знову.

”

Імон Бреннан, Головний директор, EUROCONTROL

Для прогнозованих 2030 і 2050 років звітом «Destination 2050» представлено зменшення викидів CO<sub>2</sub> внаслідок запропонованих заходів щодо сталого розвитку порівняно з еталонним сценарієм.

За еталонним сценарієм, очікується, що викиди CO<sub>2</sub> від авіації ЄС+ збільшуватимуться на 1,6% на рік до 2050 року. У 2018 році передбачувані викиди CO<sub>2</sub> як для пасажирських, так і для вантажних операцій становлять 189 млн. тонн, що вказує на їх збільшення до 192 млн. тонн у 2019 році. Більшість цих викидів, відповідно виникають внаслідок пасажирських операцій.

У 2030 р. авіаційні викиди виростуть на 16%, ніж у 2018 р., а до 2050 р. викиди CO<sub>2</sub> перевищать рівень 2018 року на 67%. Викиди від запланованих вантажних операцій зростатимуть швидше (3,1% на рік), ніж викиди від пасажирських операцій (1,5%), але становитимуть обмежену частку загальних викидів. У 2050 році 93% викидів комерційної авіації в ЄС+ будуть спричинені пасажирськими рейсами, тоді як вантажні рейси становитимуть 7% - збільшившись на 2% з 5% у 2018 році.



## SKY UP

Кількість перельотів бюджетної української авіакомпанії Sky UP у карантинному році впала майже на третину. У 2020 році перевізник виконав 8 745 рейсів, у 2019 році – 12 198 рейсів. Падіння становило 28%.

Це при тому, що у 2019 році компанія мала п'ять літаків, а у 2020 році – одинадцять. Тобто можливості для перевезень зросли більш ніж удвічі.

Зменшення виконаних рейсів позначилося на кількості перевезених компанією пасажирів: 1,3 млн проти 1,7 млн у 2019 році.

## МАУ

У 2020 році порівняно з попереднім кількість пасажирів, перевезених компанією Міжнародні авіалінії України (МАУ), упала більш ніж у чотири рази – з 8 млн до 1,8 млн. Авіаційний парк компанії налічує 35 літаків.

На 72% знизилася кількість перельотів. За рік МАУ здійснила близько 17 тис регулярних та код-шерингових рейсів. Правда, ця цифра не враховує чартерні рейси, число яких, як запевняють у компанії, залишилося на докарантинному рівні.

## Аеропорт БОРИСПІЛЬ

За 2020 рік, включаючи потужні докарантинні січень та лютий, найбільший аеропорт країни обслужив 5,16 млн пасажирів, що на 66% менше, ніж у 2019 році. При цьому в "Борисполі" майже повністю зник трансферний пасажиропотік, він становив лише 14% від показника 2019 року.

У 2020 році було виконано 47 тис рейсів або 42% від показника 2019 року. Регулярними рейсами було перевезено 3,1 млн пасажирів (-73%), нерегулярними – 1,98 млн (-46%).

На фоні зменшення кількості пасажирських рейсів "Бориспіль" зафіксував збільшення кількості вантажних. За 2020 рік аеропорт обслужив 1 653 вантажні рейси проти 1 095 рейсів у 2019 році.

# ЛОУКОСТЕРИ

На українському ринку працюють два потужні європейські лоукостери – Ryanair та Wizz Air. Враховуючи масштаби цих компаній (флот становить 273 та 120 літаків відповідно), наслідки пандемії для них були більшими.

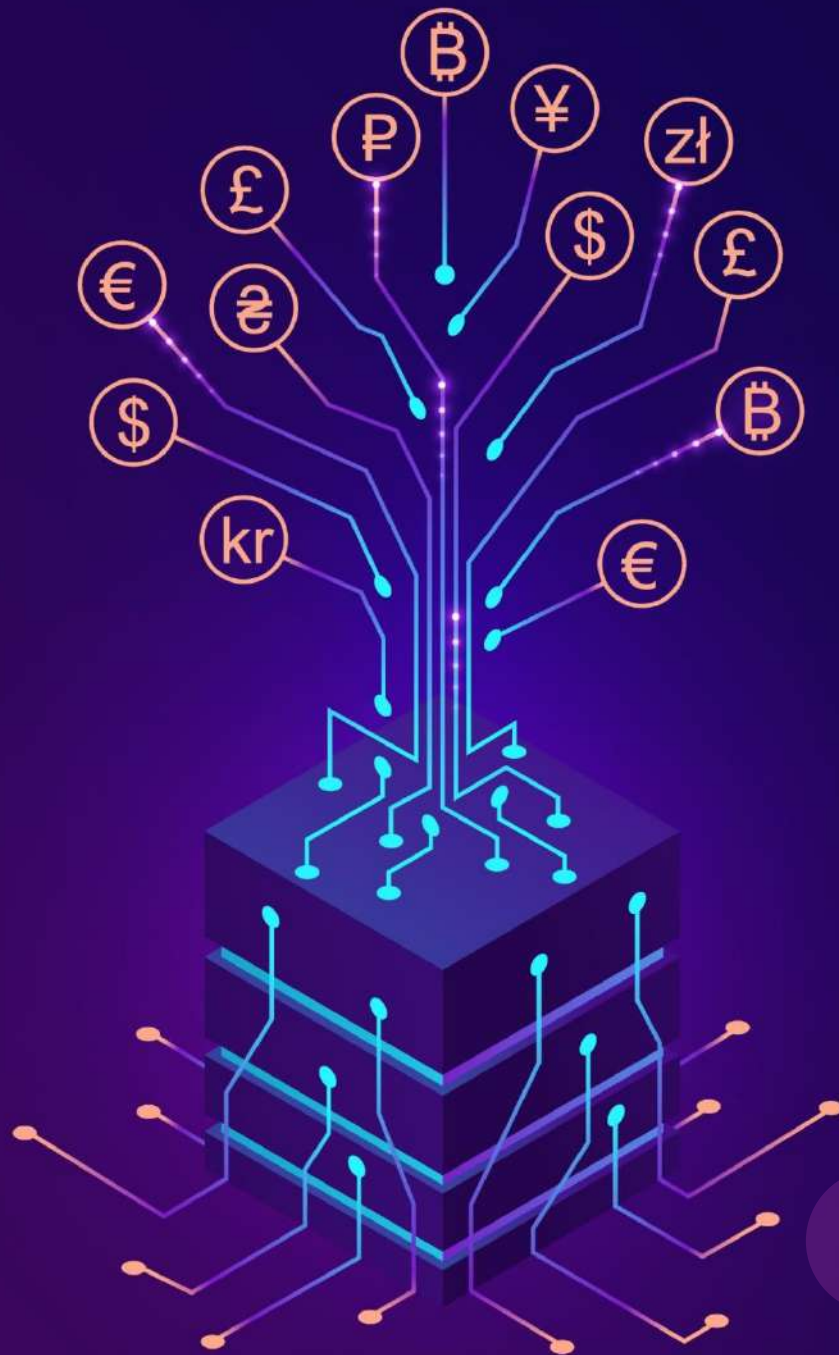
У травні Ryanair оголосив про плани скоротити близько 3 тис працівників (у 2017 році в компанії працювало 12 438 осіб) та закрити частину авіаційних баз по всій Європі до "відновлення трафіку".

У жовтні Ryanair повідомив, що в листопаді-березні виконуватиме лише 40% рейсів порівняно з аналогічним періодом 2019-2020 років.

Компанії зупинили регулярні перельоти з України до кінця березня. Wizz Air скасував сім напрямків. З початку лютого він планував відновити рейси з Києва до Риги, Зальцбурга та Абу-Дабі.

Ryanair продовжує літати з Києва лише за трьома маршрутами з тридцяти: Відень, Берлін і Валенсія. З лютого відновлюються рейси до Кракова, Познані, Мадрида, Лондона та Манчестера.

На початку лютого агентство Reuters повідомило, що Ryanair оцінює втрати від фінансового року, який завершується 31 березня, 850-950 млн євро. Це вп'ятеро більше за збитки часів кризи 2008-2009 років.



# Оптимістичний сценарій України

У Sky Up розраховують на поступове відкриття кордонів із середини року, тому на літо готують масштабну програму.

Компанія запланувала регулярні авіарейси за 20 напрямками: Франція, Італія, Греція, Чехія, Грузія, Іспанія, Болгарія, Кіпр, Вірменія, Албанія, Туреччина, Ізраїль, Португалія, Словаччина, Польща, Німеччина, Данія, Йорданія, Швеція, Сербія і Нідерланди.

МАУ теж планує влітку поступово відновлювати мережу маршрутів. Зокрема, готується запустити рейси за 43 міжнародними та сімома внутрішніми маршрутами.

світові тренди авіагалузі не повною мірою реалізуються в Україні, оскільки українці перебувають майже в повній туристичній ізоляції не тільки від європейського співтовариства, а й від східних країн.

МАУ має транзитну модель оперування з хабом у "Борисполі", тому вони меншою мірою залежимо від цих обмежень. Близько 50% пасажирів – іноземці.





# ВІДНОВЛЕННЯ

- ❑ Галузь авіаперевезень уже не буде такою, як до спалаху коронавірусу. Щоб адаптуватися до нових реалій, перевізники переформатують бізнес-моделі, запровадять інноваційні підходи та змінять технології. Підрахунки аналітиків показують невтішні результати.
- ❑ Очікується, що середній європейський "докарантинний" пасажиропотік може бути досягнутий не раніше 2024 року.



На жаль, Україна в цьому процесі поза світовим трендом. Українська авіагалузь залишена на самоті із своїми проблемами. Це означає, що відновлення прийде в Україну із запізненням і "доживуть" до нього не всі.

- ❑ На відновлення доепідемічних показників авіаперевезень та пасажиропотоку знадобиться щонайменше кілька років, а оприлюднювати жорсткі цифри неефективно, бо ситуація динамічно змінюється.
- ❑ Для відновлення ринку важливо, щоб усі гравці об'єднали зусилля і намагалися вибудувувати своє майбутнє в спільній парадигмі. Але авіакомпанії переконані: подорожі більше ніколи не будуть такими, як колись.

Дякую за  
увагу!

