

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ АВІАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ПАНДЕМІЇ

Світовий ринок повітряних перевезень до глобальної кризи COVID-19 характеризувався підвищенням рівня глобалізації, інтеграції та оцифрування. Це було відображено в діяльності глобальних альянсів повітряних ліній, появі нових форм економічних відносин між різними суб'єктами на ринку повітряних перевезень, створенні спільного інформаційного простору для взаємодіючих учасників, розширення спектру послуг та обсягу міжнародних систем бронювання та продажів перевезень тощо. Разом з тим, загрози втрати національних ринків за рахунок активного проникнення транснаціональних та низькобюджетних іноземних авіаліній збільшувались.

Пандемія COVID-19 суттєво вплинула на авіацію – з лютого 2020 р. авіакомпанії значно скоротили кількість рейсів або зовсім припинили польоти. Через рішення урядів про запровадження карантину, закриття авіасполучення і заборону чи обмеження на в'їзд криза, спричинена пандемією, стала найглибшою для авіації з часів Другої світової війни. У квітні 2020 р. кількість авіарейсів (порівняно з квітнем 2019 р.) у світі впала на 80%, а в Європі – на 90% [1]. Значне скорочення авіапасажиropотоків призвело до скасування рейсів або польоту порожніх літаків між аеропортами, що, в свою чергу, суттєво зменшило доходи авіакомпаній і змусило їх вдаватися до звільнення працівників або оголошення банкрутства. Деякі з них намагалися уникнути повернення грошей за скасовані поїздки для зменшення власних втрати. Виробники авіалайнерів та оператори аеропортів також звільняли працівників.

Урядові норми Європи та США передбачали, що авіакомпанії відшкодовують вартість проїзду в разі скасування рейсів, проте в багатьох випадках авіакомпанії пропонують ваучери або кредити на подорожі, які необхідно використати до кінця поточного року. Незважаючи на звернення лобістів галузі розширити правила для дозволу кредитування проїзду, Міністерство транспорту США наголосило, що авіакомпанії зобов'язані відшкодовувати кошти за скасовані рейси пасажирам.

Дослідження показують [2; 3], що відновлення світового попиту на авіаперевезення до рівня початку 2020 р. займе за оптимістичними прогнозами 2,4 роки (приблизно до кінця 2022 р.), а за песимістичним сценарієм – до 6 років (до 2026 р.). Спостерігаються значні регіональні відмінності: Азійсько-Тихоокеанський регіон має найкоротший середній час відновлення галузі – 2,2 роки, Північна Америка – 2,5 роки, Європа – 2,7 роки [3]. Що стосується попиту на вантажні перевезення авіатранспортом, передбачається накороткий середній час відновлення у світі на рівні 2,2 роки порівняно із попитом на пасажирські перевезення. Це пов'язано із тим, що вантажні перевезення не зазнали настільки великих втрат. Наприклад, у березні 2020 р. світовий попит

на вантажні перевезення зменшився на 15,8%, тоді як попит на пасажирські перевезення впав на 52,9% [4]. До середини червня 2020 р. неактивний авіафлот в світі збільшився майже до 14400, або понад 2/3 з 22000 магістральних пасажирських лайнерів [2; 4; 5]. Оскільки рух авіатранспорту може не повернутися до допандемічного рівня до 2024 р., в світі прискорюється утилізація старих, менш економічних технічних засобів, у тому числі Boeing 777, Airbus A330 та A380 (їх замінюють на новіші A350 і Boeing 787).

Підводячи висновки, зазначимо, що без кредитів або державної допомоги авіалініям і авіабудівним компаніям буде важко подолати кризу, спричинену пандемією COVID-19. Під загрозою зникнення можуть опинитися саме невеликі перевізники, які ще не встигли закріпитися на ринку або обслуговують лише сезонні літні рейси [4; 5]. Значно менше криза торкнеться компаній, які мають суттєву державну підтримку, або великих авіакомпаній, що мають можливість залучити значні додаткові кошти на ризичних умовах.

Перелік використаних джерел:

1. Hollinger P. How coronavirus brought aerospace down to earth. Financial Times, 2020, 20 April.

2. Pope C. COVID jab: Ryanair will not ask for proof of vaccination within EU. The Irish Times, 2020, 24 November.

3. Harper L. Air cargo capacity crunch to vanish as recession takes hold. IATA, 2020, 28 April.

4. Вплив пандемії COVID-19 на авіацію. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/COVID-19> (дата звернення: 22.03.2021).

5. Длугопольський О.В., Длугопольська Т.І. Пандемія 2020 та її вплив на глобальний економічний розвиток: криза авіаційної галузі. Problems and perspectives of modern science and practice: Abstracts of XIV International Scientific and Practical Conference (27-28 April 2020). Stockholm, Sweden, 2020. pp.326-329.

Длугопольська Тетяна, Хіта Мар'яна
Західноукраїнський національний університет
м. Тернопіль

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ПРАЦІ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ПАНДЕМІЇ COVID-19

Стрімке поширення пандемії COVID-19 суттєво вплинуло на розвиток світової економіки в цілому та міжнародного ринку праці зокрема. Економічна криза, спричинена наслідками світової пандемії, негативно вплинула на рівень зайнятості, показники безробіття та трудову міжнародну мобільність. Карантинні обмеження та ряд протиепідеміологічних заходів обмежили діяльність більшості галузей економіки, до того ж змінили ринкові умови та тенденції його розвитку.