

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ, ПОСТПАНДЕМІЇ ТА ВІЙНИ

<https://doi.org/>

© Горбаль Н. І., Радченко Я. П., 2023

Проаналізовано особливості розвитку, сучасний стан і специфіку конкуренції, а також перспективи розвитку авіатранспортної галузі в Україні, зокрема в умовах євроінтеграції, постпандемії та війни. Показано, що до початку війни Україна мала значний потенціал для розвитку авіагалузі завдяки географічному положенню, наявності кількох міжнародних аеропортів та активній євроінтеграції. Однак умови постпандемії COVID-19 та війни створили певні виклики та обмеження для розвитку авіатранспорту в країні. Наша країна підписала угоду “Про єдиний авіаційний простір між Україною та ЄС” і повинна дотримуватися стандартів ЄС у галузі авіації. Це складне завдання, адже потребує значних інвестицій у модернізацію аеропортів та авіаційних підприємств. Пандемія істотно вплинула на глобальну авіагалузь, зменшивши попит на авіаперевезення. Війна в країні по суті унеможливила функціонування авіатранспортної галузі України. Із чотирьох вітчизняних авіакомпаній (МАУ, SkyUp, YanAir та Windrose) нині працює лише SkyUp. Після перемоги й відкриття неба країні потрібне буде швидке відновлення авіації, план якого повинне розробити новостворене Агентство відновлення та розвитку інфраструктури.

Ключові слова: авіація; авіатранспорт; повітряний простір; пасажиропотік; євроінтеграція; пандемія; війна.

Постановка проблеми

Через пандемію коронавірусу в 2020–2021 рр. світові авіакомпанії зазнали збитків на десятки мільярдів доларів. Та з відновленням авіасполучення деяким аеропортам навіть було важко впоратися з попитом. IATA очікує, що у 2023 р. чистий прибуток галузі досягне 4,7 млрд дол, адже заплановано перевезти понад 4 млрд пасажирів [1].

В Україні авіаційна галузь належить до найважливіших, стратегічних секторів економіки, оскільки має великий потенціал для розвитку не тільки в межах національного, а й на світових ринках. На жаль, із початком повномасштабного вторгнення 24.02.2022 р. і введенням воєнного стану в Україні повітряний простір країни закрили для цивільних літаків. За рік війни від обстрілів постраждала більшість цивільних аеропортів та військових баз (загалом дванадцять цивільних та дев’ять військових летовищ частково або повністю втратили інфраструктуру, деякі потребують відбудови). В таких умовах розглядають лише запуск за певних умов безпілотної вантажної авіації з ЄС до і в середині України [2].

Частина українських авіакомпаній нині працюють в обмеженому режимі (на висококонкурентних ринках) у країнах Європи. Персонал аеропортів, працівники Державіаслужби, ДП “Укроейрорух” та інших пов’язаних компаній перебувають у вимушеному простоті, тривають скорочення або люди звільняються самі, не бачачи перспектив. Тому вже сьогодні потрібен план відновлення авіатранспортної галузі в Україні.

Формулювання мети та завдань статті

Мета статті – проаналізувати особливості функціонування, сучасний стан й специфіку конкуренції, а також перспективи розвитку авіатранспортної галузі в Україні, зокрема в умовах євроінтеграції, постпандемії та війни. А конкретними завданнями є: дослідження тенденцій розвитку вітчизняної галузі авіаперевезень загалом, результатів діяльності та конкурентних позицій провідних українських авіакомпаній щодо інших вітчизняних та закордонних за такими основними періодами: до пандемії ковіду, до початку повномасштабного вторгнення, під час війни та післявоєнні перспективи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Досліджували розвиток авіатранспортної галузі в світі та Україні такі науковці: С. Салоїд, К. Редько [3], які довели, що від розвитку таких глобальних, високотехнологічних галузей, як авіаперевезення, залежить конкурентоспроможність економіки країни на світовому ринку; З. Соколова, І. Набок [4], які проаналізували стан ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України до початку повномасштабного вторгнення і визначили, що всі показники (кількість авіакомпаній; країн, куди здійснюються польоти; нових авіамаршрутів; перевезених авіапасажирів) мали тенденцію до зростання (крім ковідного 2020 р.); Д. Антчак, С. Худерек-Глапська [5] довели, що залежність функціонування повітряного транспорту від політичної та економічної ситуації змушує авіакомпанії постійно моніторити зміни макросередовища і реагувати на них; В. Петрик [6] встановив, що для планування діяльності авіакомпаній, аеропортів, аеронавігаційних систем тощо необхідні прогнози пасажирських і вантажних перевезень, руху повітряних суден і пов'язаних із ними параметрів. Також, дослідивши угоду “Про єдиний авіаційний простір між Україною та ЄС”, Н. Кулик [7] зазначила, що після її підписання іноземні авіаперевізники зможуть літати на внутрішніх рейсах Україною, але поки це їм не вигідно через високий ПДВ на внутрішні перельоти.

Оскільки вітчизняна галузь авіаперевезень стратегічно важлива для економіки країни, то актуальним питанням є оцінка її стану і перспектив розвитку на світовому ринку з урахуванням умов євроінтеграції, постпандемії та військової агресії проти України.

Виклад основного матеріалу

Обсяги авіаційних перевезень пасажирів та вантажів між Україною та ЄС кілька років перед початком пандемії COVID стабільно зростали. І хоча авіаперевезення були не такі популярні, як в країнах Європи, та все ж українці дедалі частіше вибирали авіаперевезення, а не автомобільний, залізничний чи водний транспорт. На рис. 1 зображено динаміку кількості пасажирів, перевезених авіатранспортом в Україні у 2016–2021 рр.

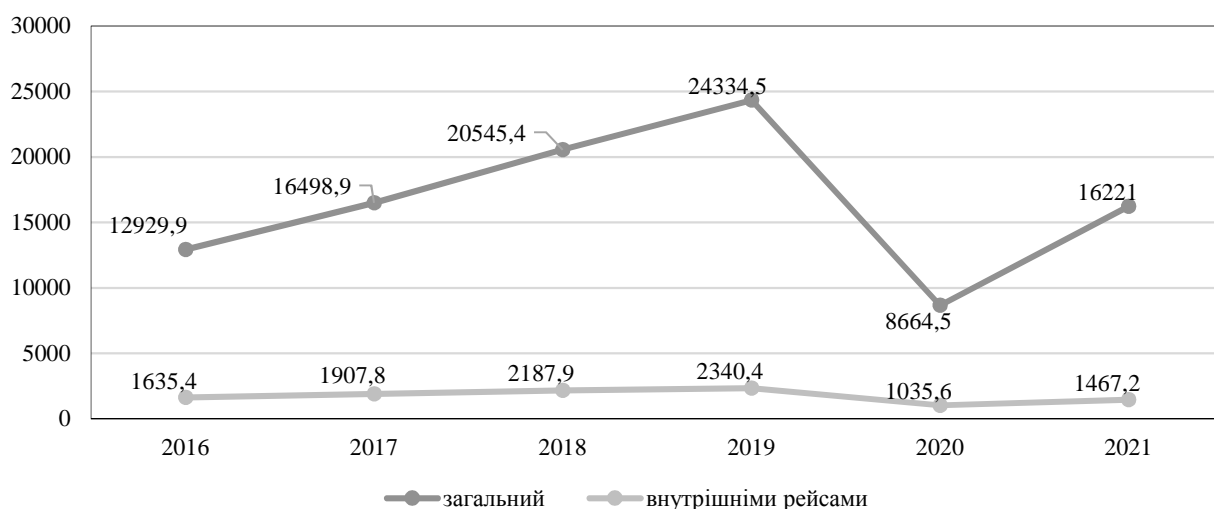


Рис. 1. Обсяг перевезень пасажирів авіаційним транспортом в Україні в 2016–2021 рр., тис. осіб [8]

На рис. 1 бачимо, що у 2016–2019 р. спостерігалось поступове збільшення обсягу пасажирів, які перевозив авіатранспорт в Україні. У 2020 р. загальний пасажиропотік зменшився втричі порівняно з 2019 р. Це було спричинено початком пандемії коронавірусу у світі, закриттям країн для іноземних туристів та зменшенням міжнародних авіаперевезень. У 2021 р. спостерігається стрімке зростання кількості перевезених авіатранспортом пасажирів, – порівняно з попереднім роком майже на 8 млн осіб.

2020 р. став кризовим для авіагалузі України. Почався він з катастрофи, – літак МАУ на рейсі Тегеран – Київ збило іранське ППО вранці 8 січня. Відтак запровадили обмеження для перельотів над територією Ірану та Іраку, що із закриттям російського авіапростору зробило майже повністю неконкурентним азійський напрям для українських авіакомпаній. Потім – призупинення регулярного авіасполучення, закриття державних кордонів та інші міжнародні заходи для боротьби із поширенням коронавірусу спричинили катастрофічне зменшення обсягів авіаперевезень [9].

За інформацією Державної авіаційної служби України, загальний обсяг перевезених авіатранспортом пасажирів в Україні у 2020 р. становив 8,7 млн пасажирів, що на 65 % менше, ніж у 2019 р. Кількість авіарейсів, здійснених українськими авіакомпаніями, зменшилася на 55 % – до майже 50 тис рейсів. Так, кількість виконаних “Міжнародними авіалініями України” регулярних рейсів за 2020 р. знизилася на 80 %, а транзитний потік на 83 %. Авіакомпанії від початку пандемії довелось звільнити тисячу своїх працівників та розглядати варіант скорочення 140 пілотів. Авіакомпанія SkyUp за підсумками 2020 р. перевезла на пів мільйона менше пасажирів і виконала на третину менше рейсів, ніж у 2019 р., хоч на початок 2020 р. перевізник кількісно подвоїв свій флот порівняно з попереднім роком [10].

У 2021 р. пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній. Упродовж року українські авіаперевізники розпочали виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними – за 28 новими маршрутами. Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали дев’ять вітчизняних авіаперевізників. Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній на міжнародних рейсах упродовж 2021 р., зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. осіб. Відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткового пункту та становив 75,2 % [8].

У жовтні 2021 р. була підписана угода “Про єдиний авіаційний простір між Україною та ЄС”, спрямована на поступове відкриття відповідних авіаційних ринків та інтеграцію України в Спільний європейський авіаційний простір. Разом із тим Україна повинна дотримуватися стандартів ЄС у галузі авіації, що потребує великих інвестицій у модернізацію аеропортів та авіаційних підприємств. На жаль, впровадження угоди та розвиток галузі загалом сповільнила повномасштабна війна – з лютого 2022 р. Та після перемоги у війні Україна узгодить своє законодавство із авіаційними правилами та стандартами ЄС у таких сферах, як авіаційна безпека, організація повітряного руху, безпека, навколишнє середовище, економічне регулювання, конкуренція, захист споживачів та соціальні аспекти [11].

Сьогодні ключову роль у галузі відіграє підвищення рівня конкуренції серед авіакомпаній світу. Результатом стала поширеність вебагентств на спільному для клієнтів ринку. Компанії в одному секторі конкурують між собою щодо тарифів на квитки та обмеження бронювання, в іншому – щодо якості обслуговування і задоволеності клієнтів [12].

Конкуренцію між вітчизняними та іноземними авіакомпаніями варто аналізувати у двох площинах – міжнародні авіаперевезення з/до України, а також – внутрішні перевезення у межах країни. Щодо перших, то переважна більшість іноземних авіакомпаній є саме європейськими. Це зумовлено регіональною близькістю, що важливо для споживачів. Серед відомих авіакомпаній із Європи, які до лютого 2022 р. здійснювали польоти до/з України, були: угорський лоукостер Wizz Air, ірландський Ryanair, авіакомпанії-флагмени із різних країн LOT (Польща), Air-France-KLM (франко-голландська авіакомпанія), Lufthansa Group Airlines (Німеччина), Czech Airlines (Чехія), Swiss International Airlines

(Швейцарія), Austrian Airlines (Австрія), Airbaltic (Латвія), Norwegian Air Shuttle (Норвегія), Turkish Airlines (Туреччина). За даними ДАСУ, тільки з 2016 р. на українському ринку з'явилося дев'ять нових європейських авіакомпаній, а саме у 2016 р. – “SprintAir” (Польща), “AirSerbia” (Сербія), у 2017 р. – “Ernest SpA” (Італія), у 2019 р. – “Laudamotion” (Австрія), “Aigle Azur” (Франція), “Scandinavian Airlines System” (Норвегія), у 2021 р. – “Cyprus Airways” (Кіпр), “Eurowings” (Німеччина), “Ryanair UK” (Велика Британія) (рис. 2) [4].

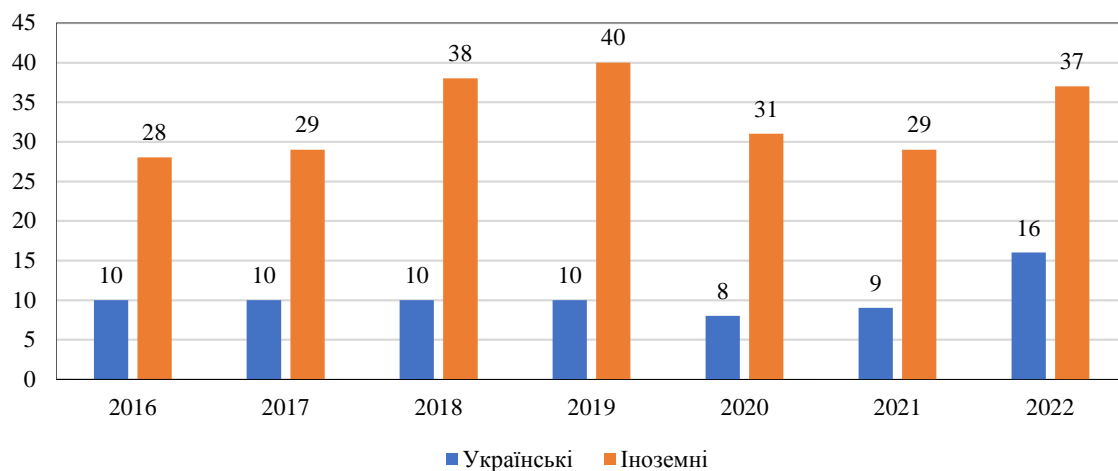


Рис. 2. Кількість українських та іноземних авіакомпаній, які здійснювали пасажирські авіап перевезення до/з України, у 2016–2022 (до 24.02.22) рр. [4]

Серед перелічених вище авіакомпаній, які до лютого 2022 р. здійснювали перевезення з/до України, єдиний показник, за яким переважали українські авіакомпанії, – це кількість країн, до яких здійснювалися польоти, хоча в іноземних авіакомпаній зростання було активніше. Кількість країн, які відвідували українські авіакомпанії, змінилася несуттєво, коливалася від 42 до 48 (середня кількість – 45), а кількість країн, між якими і Україною здійснювали перевезення іноземні авіакомпанії (LOT, Lufthansa, Swiss International Airlines, Turkish Airlines та ін.), зросла з 27 до 37 (максимум був досягнутий у 2018 та 2019 рр.), середня кількість становила 33 країни (рис. 3) [4].

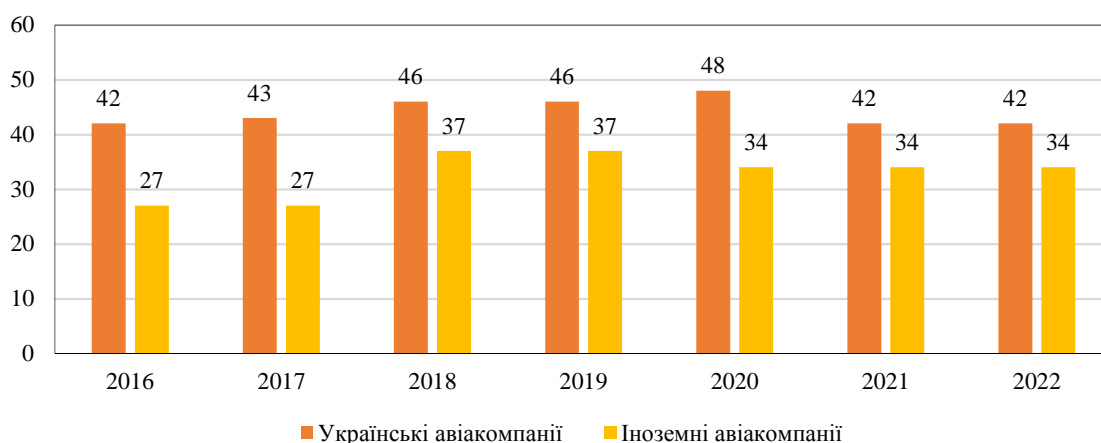


Рис. 3. Кількість країн, до яких здійснювали польоти українські та іноземні авіакомпанії у 2016–2022 (до 24.02.22) рр. [4]

Також протягом семирічного періоду (2016–2022 рр.) зростав інший показник – кількість перевезених пасажирів. З 2018 р. за цим показником іноземні компанії переважали українські. У 2016 р.

українські авіакомпанії перевезли 4,95 млн пасажирів, іноземними – 3,85 млн осіб, у піковий 2019 р. – 7,11 та 9,42 млн осіб відповідно (це максимальний показник за сім років); у 2020 р. відбулось зниження й у іноземних, і в українських авіаперевізників – 1,3 та 3,3 млн осіб відповідно, а у 2021 р. – зростання – 2,6 та 6,1 млн осіб (рис. 4) [4].

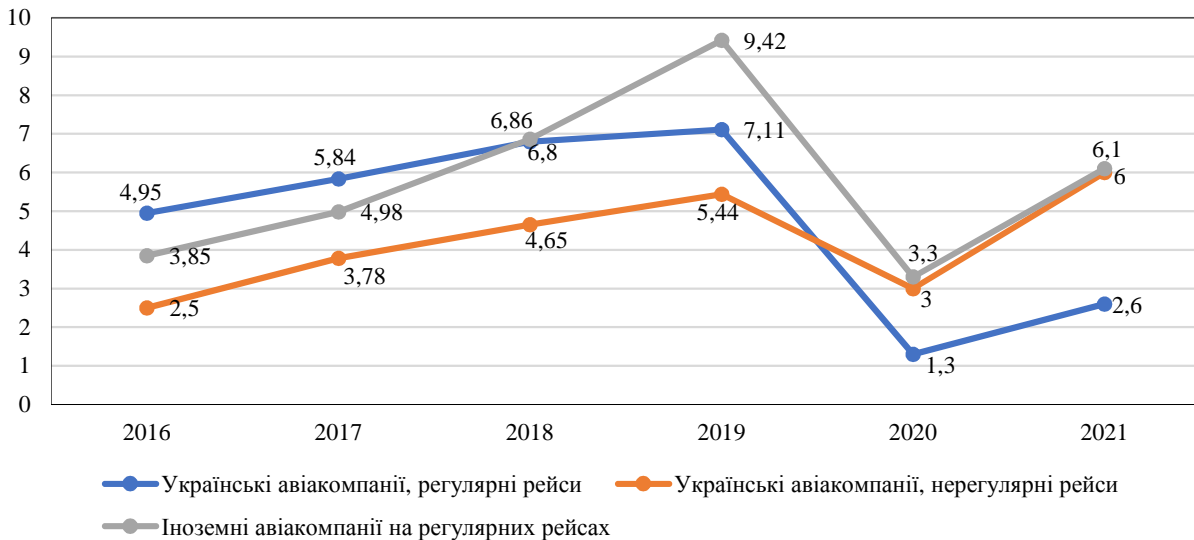


Рис. 4. Кількість перевезених іноземними та українськими авіакомпаніями пасажирів на міжнародному авіаринку України в 2016–2021 рр., млн осіб [4]

Варто звернути увагу на щорічне зростання кількості пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями нерегулярними (чартерними) рейсами (див. рис. 4). За три роки (2016–2019 рр.) вона зростає більш ніж удвічі – із 2,5 до 5,44 млн осіб. І навіть після падіння у 2020 р. до 3 млн осіб у 2021 р. цей показник різко зріс і досяг 6 млн осіб (майже стільки ж пасажирів, скільки перевезли іноземні авіакомпанії). Це свідчило про зростання попиту на чартерні перевезення, пов'язані з розвитком туризму [4].

Зростання кількості іноземних авіакомпаній, кількості країн, у які здійснювали польоти до лютого 2022 р., кількості нових авіамаршрутів іноземних компаній та кількості авіапасажирів, перевезених іноземними авіакомпаніями, з урахуванням домінування серед іноземних авіакомпаній саме європейських, свідчило про розширення присутності європейських компаній на українському ринку міжнародних повітряних перевезень пасажирів. Для того, щоб у майбутньому гідно конкурувати з ними, вітчизняним авіакомпаніям необхідно буде тісно співпрацювати з українським урядом і втілювати програми й заходи для кращого задоволення інтересів українських учасників ринку (авіакомпанії, аеропорти та споживачі) [13].

Співпрацю авіаперевезень із туризмом потрібно просувати й надалі через потужний глобальний потенціал останнього в нашій країні. Однак, відповідно до статистичних даних Всесвітньої організації туризму, показник щорічного відвідування України до початку війни мав низхідну тенденцію, що спричинено вторгненням росії в Україну 2014 р. й подальшими воєнними діями. Щороку Україну відвідували туристи із короткостроковою поїздкою (на один або кілька днів): у 2008 р. – 28,8 млн осіб, у 2013 р. – 26 млн осіб, у 2014 р. – 13,2 млн осіб, у 2020 р. – 3,4 млн осіб. Переважна більшість туристів віддавала перевагу наземному транспорту і дуже незначна – повітряному, хоча останнім туристи почали користуватися частіше. Так, у 2008 р. ці показники становили 93 % та 6 % відповідно (решта – морський транспорт), у 2013 р. – 89 % та 10 %, у 2020 р. – 76 % та 21 % відповідно [14].

Далі варто глибше дослідити конкуренцію між авіакомпаніями, які здійснюють перевезення в межах України. Так, у січні 2022 р. авіаперевезеннями пасажирів в Україні займалися 16 вітчизняних компаній, згідно з інформацією Міністерства інфраструктури України [15]. Внутрішні перельоти

здійснювалися переважно між десятима містами (у 2016 та 2017 рр. – між дев'ятьма містами, у 2018 та 2020 рр. – між десятима, у 2021 р. – між одинадцятьма), тобто це по суті лише десять авіамаршрутів. Цього було замало, щоб стимулювати європейські авіакомпанії створювати широкі авіамережі. До війни, за даними Державної авіаційної служби [16], в країні 93 % внутрішніх перевезень припадало лише на чотири вітчизняні авіакомпанії: МАУ, SkyUp, YanAir та “Роза вітрів” (“Windrose”) (табл. 1), що достатньо для задоволення внутрішнього попиту.

Таблиця 1

Характеристика українських авіакомпаній

Назва	Характеристика
Міжнародні авіалінії України	Національний авіаперевізник, який здійснював пасажирські й вантажні перевезення. Головний офіс розташований у Києві, а хаб – у міжнародному аеропорту “Бориспіль”. Компанія мала регіональні представництва в аеропортах Одеси та Львова, а також у 38 країнах світу. Авіапарк перевізника до початку війни налічував 42 авіалайнери, а середній вік флоту становив 12 років [17]
SkyUp	Приватна українська авіакомпанія, яка працювала за гібридною моделлю – виконувала чартерні рейси та регулярні лоукост-рейси. Базувалася в аеропорту “Бориспіль”. Основні напрямки – Близький Схід, Північна Африка, Східна та Південна Європа. У березні 2021 р. мала 15 середньомагістральних літаків Boeing 737, середній вік яких – 12 років [18]
Windrose	Українська авіакомпанія, що базувалася в Київському міжнародному аеропорту “Бориспіль”, заснована 28 жовтня 2003 р. Основні напрями – країни Азії, Африки та Європи. Розмір флоту – 15 літаків [19]
YanAir	Українська авіакомпанія, базувалася в аеропорту “Житомир” і виконувала польоти шістьма літаками. Виконувала рейси до чотирьох країн: Польщі, Вірменії, Грузії та Ізраїлю [20]

Порівняльний аналіз конкурентних переваг чотирьох ключових українських авіакомпаній ми виконали на основі [17–20] (табл. 2).

Таблиця 2

Конкурентні переваги провідних авіакомпаній України

Параметри	МАУ	SkyUp	Windrose	YanAir
Стан авіапарку	4*	5	3	3
Розгалужена маршрутна мережа	5	4	2	2
Безпека польотів	5	5	4	4
Цінові характеристики	4	5	4	4
Наземна інфраструктура	5	4	3	2
Розважальні програми, харчування на борту літака	4	3	3	2
Якість обслуговування	3	4	3	3
Професійний підбір кадрів	5	4	4	3
Загалом	35	34	26	23

*Шкала [1...5], де 1 – найнижча оцінка, 5 – найвища оцінка

Бачимо, що основна конкурентна боротьба на вітчизняному авіаринку відбувалася між МАУ і SkyUp. Міжнародні авіалінії України мали перевагу в розгалуженій маршрутній мережі (завдяки тривалішій діяльності і досвіду МАУ обслуговувала набагато більше напрямків, ніж SkyUp) та наземній інфраструктурі. Однак стан авіапарку SkyUp був кращий (ця авіакомпанія молода, і всі літаки нові й у відмінному стані), а також цінові характеристики (SkyUp – лоукостер, тому ціни на перельоти були значно нижчими, ніж у МАУ). А ось щодо розважальних програм, харчування на борту літака і якості обслуговування, то показники обох авіакомпаній невисокі.

Але, загалом, до початку повномасштабної війни українці активно користувалися послугами вітчизняних авіакомпаній, пересуваючись в межах України. Кількості рейсів і маршрутів було, на нашу думку, достатньо для задоволення внутрішнього попиту.

Після повномасштабного російського вторгнення свою діяльність у модифікованому вигляді змогли продовжити тільки дві українські авіакомпанії – МАУ та SkyUp. Решта її вимушено призупинили. Частина бортів просто “застрягла” в українських аеропортах після початку війни, бо не встигла вилетіти за межі країни, перш ніж небо над Україною закрили для польотів. Зокрема, простоює весь флот “Windrose”, частина флоту МАУ й Azur Air Україна.

Головне джерело роботи і доходу для тих українських компаній, які змогли евакуювати свої літаки, – чартерні перевезення для туроператорів, гуманітарні рейси та так звані “мокрі” лізинг, або ветлізинг, – здавання в оренду літака разом із екіпажем, технічним обслуговуванням. Попит на такі послуги в Європі істотно зріс. Адже після двох років простою під час пандемії коронавірусу, коли компанії скорочували персонал і обмежували польоти, влітку 2022 р. подорожі знову стали актуальними й популярними, однак літаків і пілотів не вистачає [21].

Компанія SkyUp зустріла війну найкраще підготовленою і сьогодні найуспішніша серед усіх українських авіакомпаній. Їй не лише вдалося до закриття повітряного простору вивезти з України фактично весь свій флот (у “Борисполі” застряг лише один борт). Весь цей час SkyUp активно продовжує літати та заробляти, тільки тепер в Європі. Загалом у 2022 р. авіакомпанія здійснила 7 713 рейсів і перевезла понад 1,08 млн пасажирів у 204 аеропорти світу за 627 маршрутами [22].

Щодо головного українського авіаперевізника – МАУ, то з більш ніж двох десятків бортів у компанії фактично залишилося чотири. Частина літаків напередодні війни відкликали лізингодавці, побоюючись тоді ще гіпотетичної ескалації. Частина “застрягла” в українських аеропортах, коли через війну закрили небо. Спершу МАУ вдалося продовжити діяльність. У перші пів року війни компанія зосередилась на чартерних перельотах для європейських замовників, а також перельотах для спортивних команд країн Європи та України. Але комерційного успіху ця діяльність не мала. У першому півріччі 2022 р. виторг МАУ зменшився втричі – до 1,2 млрд грн. Якщо у січні – червні 2021 р. компанія отримала 22 млн грн прибутку, то у 2022 р. зазнала 1,3 млрд грн збитків. Протягом останніх місяців ситуація ще погіршилась, – фактично всі борти МАУ припинили літати.

Як уже зазначено вище, європейським авіакомпаніям, як до початку повномасштабної війни, так, мабуть, і після перемоги, буде не вигідно літати в межах території України через високий ПДВ на внутрішні перельоти. Саме тому вітчизняні авіакомпанії досі не надто переймалися потенційними конкурентами. Якщо після завершення війни вони і будуть здійснювати такі рейси, то мотивацією для цього, швидше за все, буде не прибуток, а маркетинг. Із таким підходом, імовірно, європейські авіакомпанії створять в Україні кілька маршрутів між великими містами (Львів, Київ, Одеса), де є потенціал для просування реклами [4]. Проте можна стверджувати, що з появою іноземних авіакомпаній на внутрішньому українському авіаринку споживачі надаватимуть перевагу саме їм через нижчі ціни та вищий рівень обслуговування порівняно з українськими авіаперевізниками. Адже одним із головних недоліків авіакомпаній України на ринку авіаційних перевезень був сервіс.

Згідно з даними британської консалтингової компанії Skytrax [23], за останні десять років жодна українська авіакомпанія не потрапила ні до ТОП-100 найкращих авіакомпаній, ні до регіональних рейтингів. У рейтингу Skytrax найкращих авіакомпаній у Європі в 2022 р. лідував Air France, а British Airways та Lufthansa зайняли друге та третє місця відповідно.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що поява європейських авіаперевізників на внутрішньому авіаринку України після перемоги у війні можлива завдяки підписанню угоди “Про єдиний авіаційний простір між Україною та ЄС”, але малоімовірна. Обов’язковими умовами їх появи є відновлення і модернізація українських аеропортів для збільшення пропускної спроможності та перегляд ПДВ на внутрішні авіаперевезення [4].

Оскільки європейські авіакомпанії уже давно здобули однозначну перевагу і прихильність споживачів на міжнародних авіарейсах з/до України, то вітчизняним перевізникам доведеться приймати радикальні рішення щодо покращення обслуговування, щоб стримати вхід іноземних

авіакомпаній на український ринок внутрішніх авіаперевезень або створити їм достойну конкуренцію хоча б в Україні.

Звісно ж, чим довше триватиме війна, тим важчою буде ситуація для української цивільної авіації, і тим довше їй потім доведеться відновлюватись. Оптимальним варіантом був би запуск перельотів навіть в умовах війни. Та сьогодні Україна перебуває в групі з семи країн з найвищим першим рівнем ризику з погляду безпеки польотів (рис. 5) [24]. Експлуатантам цивільних літаків рекомендовано повністю уникати таких зон, адже літаки можуть бути неправильно ідентифіковані системами протиповітряної оборони й на них помилково націляться, або потрапити під перехресний вогонь під час повітряних атак тощо.

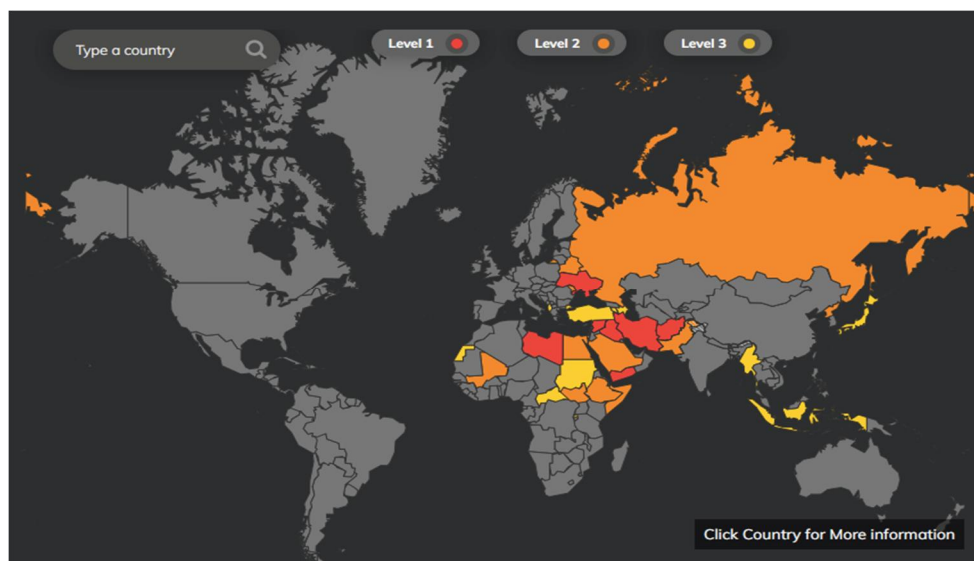


Рис. 5. Мапа безпечного повітряного простору на 20.03.2023 [25]

Однак аналіз випадків збиття цивільних літаків над зонами конфліктів у минулому показує, що практики обов'язкового повного закриття повітряного простору немає. Навіть сьогодні з аеропортів, зарахованих до найвищого першого рівня ризику, виконують польоти. Саме тому пропонують запуск польотів із двох українських аеропортів: “Міжнародного аеропорту Львів” ім. Д. Галицького та “Міжнародного аеропорту Ужгород”. Через територіальну близькість до кордону цих аеропортів літаки змогли б швидко потрапити в повітряний простір Європейського Союзу і безпечно здійснювати польоти. Однак для цього все одно потрібні гарантії безпеки від ЗСУ [26].

Відновлення польотів можна реалізувати за однією із трьох моделей. По-перше, через міжнародні домовленості щодо створення безпечних повітряних коридорів та зон, як це було реалізовано із зерновими коридорами з портів півдня України. По-друге, за аналогією з чинною практикою у Молдові, може бути визначено перелік порівняно безпечних аеропортів і спеціальних виділених повітряних трас, що дадуть змогу швидко покинути повітряний простір і перебазувати літаки. По-третє, можлива дезагрегація окремих зон повітряного простору з урахуванням рівня ризику та визначення для кожного вимог щодо безпеки польотів та спеціальних заходів для їх підтримки. Україна – велика за географічними мірками країна, тому зонування регіональної структури її повітряного простору важливе [24]. Оптимальним сьогодні було б використання елементів всіх трьох підходів, що дасть змогу забезпечити найвищий рівень безпеки польотів та частково відновити діяльність авіапідприємств, зберегти кваліфікацію й допуски наземного та льотного персоналу. Звісно, все залежатиме від швидкості відновлення інфраструктури та загального рівня безпеки для кожного окремого аеропорту. Авіаперельоти відновлюватимуться поступово та за визначеними безпечними маршрутами.

Після перемоги й відкриття неба країні потрібне буде швидке відновлення авіації. Основне навантаження припаде на столичні аеропорти й ті, що не зазнали руйнувань. Серед тих летовищ, що

не постраждали чи постраждали неістотно, найшвидше потрібно буде відновлювати “західні ворота”: Івано-Франківськ, Львів, Рівне, Ужгород, Хмельницький. Найбільша частка ППО розташована на заході України, тому попит на подорожі буде значним. Та не всі аеропорти мають виконувати лише пасажирські перевезення, частині потрібно готуватись до вантажних (Хмельницький, Гостомель, Біла Церква та ін.). Паралельно, за умови підтримки країн-партнерів і виплати репарацій від держави-агресора, потрібно буде швидко відновлювати аеропорти південної частини України. Для цього країна має якісні проекти, фахівців, будівельні матеріали і робочу силу.

Новостворене Агентство відновлення та розвитку інфраструктури почне напрацьовувати план відновлення, який має передбачати [2]: черговість відновлення аеропортів, відповідно до Майстерплану й Транспортної моделі України; відбудову зруйнованої інфраструктури аеропортів; розвиток пріоритетних і вантажних летовищ; створення транзитних хабів; план повернення авіакомпаній та інших суб'єктів авіаринку й безперешкодний доступ до діяльності в аеропортах; узгодження з нормами ЄС питань вартості авіапалива та стандартів обслуговування; оптимізація податків для суб'єктів господарювання авіагалузі; створення сприятливих умов для започаткування діяльності сервісних компаній з обслуговування літаків (MRO); умови пільгового кредитування і дотацій на відновлення з боку країн-партнерів та за рахунок репарацій; створення концесій для аеропортів (BOT – build-operate-transfer); створення наглядових рад в аеропортах, залучення для відбудови й управління професіоналів-управлінців тощо. Сподіваємось, що такі заходи зможуть відновити український авіарух.

Висновки та перспективи подальших досліджень

У статті проаналізовано особливості розвитку, сучасний стан і специфіку конкуренції, а також перспективи розвитку авіатранспортної галузі в Україні, зокрема в умовах євроінтеграції, постпандемії та війни.

До початку повномасштабної війни Україна мала великий потенціал для розвитку авіатранспортної галузі завдяки географічному розміщенню, наявності кількох міжнародних аеропортів та активній євроінтеграції. Однак умови постпандемії COVID-19 та війни створили певні виклики та обмеження для розвитку авіатранспорту в країні.

Внаслідок євроінтеграції Україна повинна дотримуватися стандартів ЄС у галузі авіації, що потребує великих інвестицій у модернізацію аеропортів та авіаційних підприємств. Це може стати складним завданням в умовах фінансових обмежень та економічної нестабільності.

Пандемія істотно вплинула на авіатранспортну галузь, зменшивши попит на авіап перевезення та призвівши до зниження доходів авіакомпаній. Та після зменшення попиту знову настав підйом в галузі, аж поки не почалась війна і повітряний простір над Україною не закрили.

Війна в країні не просто негативно вплинула на авіатранспортну галузь України, а й по суті унеможливила її функціонування. Із чотирьох вітчизняних авіакомпаній (MAU, SkyUp, YanAir та Windrose) тепер працює лише SkyUp. Та все ж є надія на відновлення авіап перевезень навіть в умовах війни, – пропонують запустити польоти з двох українських аеропортів – Львова та Ужгорода. Завдяки територіальній близькості до кордону з ЄС цих аеропортів літаки змогли б швидко потрапити в повітряний простір ЄС і безпечно здійснювати польоти.

Після перемоги й відкриття неба країні потрібне буде швидке відновлення авіації. Зокрема, його план повинно розробити новостворене Агентство відновлення та розвитку інфраструктури.

Список літератури

1. IATA прогнозує, що авіагалузь наступного року повернеться до прибутковості. *Укрінформ* (2022). URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3629221-iata-prognozue-so-aviagaluz-nastupnogo-roku-povernetsa-doprivotkovosti.html>.
2. Новіков К. (2023). Авіап перевезення після Перемоги. Як запустити авіатрафік та що для цього потрібно? *Thepage*. URL: <https://thepage.ua/ua/experts/yak-vidnoviti-aviaperevezennya-v-ukrayini-pislya-vijni-visnovki-eksperta>.

3. Салоїд С. В., Редько К. Ю. (2021). Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем. *Агросвіт*, 3, 50–54. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/3_2021/9.pdf.
4. Соколова З., Набок І., Прокоп'єва А., Сидоренко К., Бойчук Д., Родіонов П. (2022). Аналіз ефектів утілення угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України в довоєнний період. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 6(47), 400–423. URL: <https://doi.org/10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937>.
5. Antczak D., Huderek-Glapska S. (2020). Ocena działań marketingowych linii lotniczych w mediach społecznościowych na przykładzie PLL LOT. *Marketing i rynek*, 6, 13–26. URL: http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.ojs-doi-10_33226_1231-7853_2020_6_2.
6. Петрик В. Л. (2022). Аналіз стану світового ринку цивільної авіації та прогноз його розвитку в умовах нестабільного попиту на авіаперевезення. *Бізнес Інформ*, 3, 112–119.
7. Кулик Н. (2021). Квитки можуть здешевшати на чверть: що дасть українцям відкрите небо з Європою. *Факти*. URL: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/suspilstvo/20211013-kvytky-mozhut-zdeshevshaty-na-chvert-shho-dast-ukrayintsyam-vidkryte-nebo-z-yevropoyu/>.
8. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. *КМУ* (2021). URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/zvit-derjavia-2021.pdf>.
9. Довгань В. (2020). Перспективи розвитку авіаційної галузі України. *ЦТС*. URL: https://cfts.org.ua/blogs/perspektivi_rozvitku_aviatsiyno_galuzi_ukrani_553.
10. Степанець П. (2021). Коронавірусне піке: як глибоко впала авіаційна галузь і що може зробити держава для її порятунку. *УНІАН*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/koronavirus-yak-pandemiya-vplinu-na-aviatsiynu-galuz-v-ukrajini-novini-ukrajina-11322848.html>.
11. Aviation: EU and Ukraine sign milestone aviation agreement. *European Commission* (2021). URL: https://transport.ec.europa.eu/news/aviation-eu-and-ukraine-sign-milestone-aviation-agreement-2021-10-12_en.
12. Lee, J., Kim, B. (2017). Airline booking limit competition game under differentiated fare structure. *Journal of Applied Business Research*, 33(3), 615–622. URL: <https://doi.org/10.19030/jabr.v33i3.9950>.
13. Чижик Є. (2020). Україна отримала двосторонні Угоди про повітряне сполучення майже з усіма країнами ЄС+. *ZN.UA*. URL: <https://zn.ua/ukr/UKRAINE/ukrajina-otrimala-dvostoronni-uhodi-pro-povitrjane-spoluchennja-majzhe-z-usima-krajnami-jes.html>.
14. Tourism Statistic Database. 145 Key Tourism Statistics. Economic contribution and SDG. *UNWTO*. URL: <https://www.unwto.org/tourism-statistics/economic-contribution-SDG>.
15. Статистика авіаперевезень пасажирів в Україні. *Міністерство інфраструктури України* (2022). URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Aviatransport.html>.
16. Періодична інформація ДАСУ. Показники 2021 рік. *Державна авіаційна служба України* (2021). URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
17. Офіційний сайт авіакомпанії МАУ. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/home>.
18. Офіційний сайт авіакомпанії SkyUp. URL: <https://skyup.aero/en/>.
19. Офіційний сайт авіакомпанії WindRose. URL: <https://windrose.aero>.
20. Офіційний сайт авіакомпанії YanAir. URL: <https://yanair.ua>.
21. Корба Г. (2022). Як українські авіакомпанії заробляють і занепадають під час війни. *BBC*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-63403865>.
22. Працюємо і підтримуємо одне одного: як пройшов рік для SkyUp в умовах війни. *SkyUp Airlines* (2023). URL: https://skyup.aero/uk/news/pracyuemo-i-pidtrimuemo-odne-odnogo-yak-proyshov-rik-dlya-skyup-v-umovah-viyini_453.
23. Certified Airline Rating. *Skytrax* (2022). URL: <https://skytraxresearch.com/service/airline-ratings/>.
24. Зубко Г. (2022). Коли в Україні запрацюють цивільні аеропорти. Від чого залежить швидкість відновлення авіасполучення в Україні і чи це можливо під час війни? *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/11/4/693439/>.
25. Conflict Zone & Risk Database (2023). *SafeAirspace*. URL: <https://safeairspace.net/>.
26. Негода Т. (2023). Відновлення аероруку, або коли Україна знову злетить. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/3650935-vidnovlenna-aeroruhu-abo-koli-ukraina-znovu-zletit.html>.

References

1. IATA prohnozuie, shcho aviahaluz nastupnogo roku povernetsia do prybutkovosti [IATA predicts that the airline industry will return to profitability next year]. *Ukrinform* (2022). URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3629221-iata-prognozue-so-aviagaluz-nastupnogo-roku-povernetsia-do-pributkovosti.html>.

2. Novikov K. (2023). Aviaperevezennia pislia Peremohy. Yak zapustyty aviatrafik ta shcho dlia tsoho potreбно? [Air transportation after the Victory. How to start air traffic and what is needed for this?] *Thepage*. URL: <https://thepage.ua/ua/experts/yak-vidnoviti-aviaperevezennya-v-ukrayini-pislya-vijni-visnovki-eksperta>.
3. Saloid S. V., Redko K. Iu. (2021). Analiz rozvytku pidpriumstv aviatsiinoi haluzi i vyznachennia ekonomichnykh problem [Analysis of the development of aviation industry enterprises and determination of economic problems]. *Ahrosvit*, 3, 50–54. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/3_2021/9.pdf.
4. Sokolova Z., Nabok I., Prokopieva A., Sydorenko K., Boichuk D., Rodionov P. (2022). Analiz effektiv utilennia uhody pro spilnyi aviatsiinyi prostir iz YeS dlia haluzi pasazhyrskykh aviaperevezhen Ukrainy v dovoiennyi period [Analysis of the effects of the implementation of the agreement on common aviation space with the EU for the passenger air transportation industry of Ukraine in the pre-war period]. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 6(47), 400–423. URL: <https://doi.org/10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937>.
5. Antczak D., Huderek-Glapska S. (2020). Ocena dzialań marketingowych linii lotniczych w mediach społecznościowych na przykładzie PLL LOT [Evaluation of marketing activities of airlines in social media on the example of LOT Polish Airlines]. *Marketing i rynek*, 6, 13–26. URL: http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.ojs-doi-10_33226_1231-7853_2020_6_2.
6. Petryk V.L. (2022). Analiz stanu svitovoho rynku tsyvilnoi aviatsii ta prohnoz yoho rozvytku v umovakh nestabilnogo popytu na aviaperevezennia [Analysis of the state of the world civil aviation market and the forecast of its development in conditions of unstable demand for air transportation]. *Biznes Inform*, 3, 112–119.
7. Kulyk N. (2021). Kvytky mozhut zdeshevshaty na chvert: shcho dast ukraintsiam vidkryte nebo z Yevropoiu [Tickets may drop in price by a quarter: which will give Ukrainians an open sky with Europe]. *Fakty*. URL: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/suspilstvo/20211013-kvytky-mozhut-zdeshevshaty-na-chvert-shho-dast-ukrayintsiam-vidkryte-nebo-z-yevropoyu/>.
8. Zvit pro diialnist Derzhavnoi aviatsiynoi sluzhby Ukrainy za 2021 rik [Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2021]. *KMU* (2021). URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/zvit-derjavia-2021.pdf>.
9. Dovhan V. (2020). Perspektyvy rozvytku aviatsiinoi haluzi Ukrainy [Prospects for the development of the aviation industry of Ukraine]. *CFTS*. URL: https://cfts.org.ua/blogs/perspektivi_rozvytku_aviatsiyno_galuzi_ukrani_553.
10. Stepanets P. (2021). Koronavirusne pike: yak hlyboko vpala aviatsiina haluz i shcho mozhe zrobyty derzhava dlia yii poriatunku [The coronavirus peak: how deep the aviation industry has fallen and what the state can do to save it]. *UNIAN*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/koronavirus-yak-pandemiya-vplinula-na-aviaciynu-galuz-v-ukrajini-novini-ukrajina-11322848.html>.
11. Aviation: EU and Ukraine sign milestone aviation agreement. *European Commission* (2021). URL: https://transport.ec.europa.eu/news/aviation-eu-and-ukraine-sign-milestone-aviation-agreement-2021-10-12_en.
12. Lee, J., Kim, B. (2017). Airline booking limit competition game under differentiated fare structure. *Journal of Applied Business Research*, 33(3), 615–622. URL: <https://doi.org/10.19030/jabr.v33i3.9950>.
13. Chyzyk Ye. (2020). Ukraina otrykala dvostoronni Uhody pro povitriane spoluchennia maizhe z usima krainamy YeS+ [Ukraine has received bilateral Air Service Agreements with almost all EU+ countries]. *ZN.UA*. URL: <https://zn.ua/ukr/UKRAINE/ukrajina-otrimala-dvostoronni-uhodi-pro-povitrjane-spoluchennja-majzhe-z-usima-krainami-jes.html>.
14. Tourism Statistic Database. 145 Key Tourism Statistics. Economic contribution and SDG. *UNWTO*. URL: <https://www.unwto.org/tourism-statistics/economic-contribution-SDG>.
15. Statystyka aviaperevezhen pasazhyriv v Ukraini [Statistics of air transportation of passengers in Ukraine]. *Ministerstvo infrastruktury Ukrainy* (2022). URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Aviatransport.html>.
16. Periodychna informatsiia DASU. Pokaznyky 2021 rik [Periodic information of DASU. Indicators for 2021]. *Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy* (2021). URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
17. Ofitsiinyi sait aviakompanii MAU [Official website of the airline UIA]. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/home>.
18. Ofitsiinyi sait aviakompanii SkyUp [Official website of the airline SkyUp]. URL: <https://skyup.aero/en/>.
19. Ofitsiinyi sait aviakompanii WindRose [Official website of the airline WindRose]. URL: <https://windrose.aero>.
20. Ofitsiinyi sait aviakompanii YanAir [Official website of the airline YanAir]. URL: <https://yanair.ua>.

21. Korba H. (2022). Yak ukrainski aviakompanii zarobliaiut i zanepadaiut pid chas viiny [How Ukrainian airlines earn and decline during the war]. *BBC*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-63403865>.
22. Pratsiuemo i pidtrymuiemo odne odnoho: yak proishov rik dlia SkyUp v umovakh viiny [We work and support each other: how the year passed for SkyUp in conditions of war]. *SkyUp Airlines* (2023). URL: https://skyup.aero/uk/news/pracyuemo-i-pidtrimuemo-odne-odnogo-yak-proyshov-rik-dlya-skyup-v-umovah-viyni_453.
23. Certified Airline Rating. *Skytrax* (2022). URL: <https://skytraxresearch.com/service/airline-ratings/>.
24. Zubko H. (2022). Koly v Ukraini zapratsiuut tsyvilni aeroporty. Vid choho zalezhyt shvydkist vidnovlennia aviaspoluchennia v Ukraini i chy tse mozhlyvo pid chas viiny? [When civilian airports will start operating in Ukraine. What depends on the speed of restoration of air traffic in Ukraine and is it possible during the war?]. *Ekonomichna pravda*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/11/4/693439/>.
25. Conflict Zone & Risk Database (2023). *SafeAirspace*. URL: <https://safeairspace.net/>.
26. Nehoda T. (2023). Vidnovlennia aerorukhu, abo koly Ukraina znovu zletyt [Restoration of air traffic, or when Ukraine will fly again]. *Ukrinform*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/3650935-vidnovlennia-aeroruhu-abo-koli-ukraina-znovu-zletit.html>.

N. I. Horbal, Y. P. Radchenko
Lviv Polytechnic National University

**STATUS AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT
OF THE AVIATION TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE
IN THE CONDITIONS OF EUROPEAN INTEGRATION, POST-PANDEMIC AND WAR**

© Horbal N. I., Radchenko Y. P., 2023

The article analyzes the peculiarities of development, the current state and specifics of competition, as well as the prospects for the development of the air transport industry in Ukraine, in particular, in the conditions of European integration, post-pandemic and war.

Before the start of the full-scale war (in February 2022), Ukraine used to have great potential for the development of the air transport industry due to its geographical location, existence of several international airports and active European integration. However, post-pandemic conditions and the war have created certain challenges and limitations for development of air transport in the country.

As a result of European integration, Ukraine must comply with EU standards in the field of aviation, which requires large investments in the modernization of airports and aviation enterprises. This can be a challenging task in the face of financial constraints and economic instability.

The COVID-19 pandemic has had a significant impact on the air transport industry, reducing demand for air travel and causing airline revenues to decline. But after the decrease in demand, there was a rise in the industry again, until the war began and the airspace over Ukraine was closed.

The war in the country not only had a negative impact on the air transport industry of Ukraine, but essentially made its functioning impossible. Of the four domestic airlines (UAI, SkyUp, YanAir and Windrose), only SkyUp is currently operating. Nevertheless, there is hope for the resumption of air transport even in war conditions – it is proposed to launch flights from two Ukrainian airports – Lviv and Uzhhorod. Thanks to the territorial proximity of these airports to the border with the EU, planes would be able to quickly enter the EU airspace and fly safely.

After the victory and opening of the sky, the country will need a quick restoration of aviation. In particular, his plan should be developed by the newly created Agency for Reconstruction and Development of Infrastructure.

Key words: aviation; air transport; air space; passenger flow; European integration; pandemic; war.