

## ЗМІНИ КОН'ЮНКТУРНИХ ЧИННИКІВ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЇ COVID-19

## CHANGES OF THE AIR TRANSPORT MARKET'S CONDITION FACTORS IN THE EUROPEAN UNION UNDER THE INFLUENCE OF THE PANDEMIC COVID-19

У статті розглянуто основні кон'юнктурні чинники ринку авіаційних перевезень у Європейському Союзі через обґрунтування цього ринку як складної системи, сформованої із кон'юктуроутворюючих факторів. Фактори обґрунтовують чинники, які впливають на ринок залежно від конкретної країни чи об'єднання країн, сегментації світового ринку та галузі. Виявлено тренди щорічного зростання (падіння) глобального ринку пасажирських та вантажних перевезень шляхом аналізу галузевих факторів. Проаналізовано обсяги пасажирських перевезень та авіаперевезень загалом у Європейському Союзі задля встановлення причинно-наслідкових зв'язків. Основними причинами падіння ринку авіаперевезень визначено світову пандемію COVID-19, ефекти Brexit, неузгодженості в рамках SES. Обґрунтовано перспективи розвитку глобального ринку та регіонального ринку авіаційних перевезень шляхом збільшення рівня фінансування, впровадження інновацій, розширення ринку послуг у країнах, що розвиваються, та підвищення рівня інновацій у навігаційному сегменті авіаційної послуги.

**Ключові слова:** кон'юнктура ринку, авіаційна послуга, галузевий фактор кон'юнктури, глобальний тренд ринку, Single European Sky (SES).

В статье рассмотрены основные конъюнктурные факторы рынка авиационных перевозок в Европейском Союзе из-за обоснования этого рынка как сложной системы, сформированной из конъюктурообразующих факторов. Факторы обосновывают условия, которые влияют на рынок в зависимости от страны или объединения стран, сегментации мирового рынка и отрасли. Выявлены тренды ежегодного роста (падения) глобального рынка пассажирских и грузовых перевозок путем анализа отраслевых факторов. Проанализированы объемы пассажирских перевозок и авиаперевозок в Европейском Союзе с целью установления причинно-следственных связей. Основными причинами падения рынка авиаперевозок определены мировая пандемия COVID-19, эффекты Brexit, несогласованности в рамках SES. Обоснованы перспективы развития глобального рынка и регионального рынка авиационных перевозок путем увеличения уровня финансирования, внедрения инноваций, расширения рынка услуг в развивающихся странах и повышения уровня инноваций в навигационном сегменте авиационной услуги.

**Ключевые слова:** конъюнктура рынка, авиационная услуга, отраслевой фактор конъюнктуры, глобальный тренд рынка, Single European Sky (SES).

УДК 339.9:656.7(100)(045)

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct60-2>

**Мудра Я.А.**

к.е.н.,

доцент кафедри міжнародних

економічних відносин

Хмельницький національний університет

**Mudra Yaroslava**

Khmelnitsky National University

*The article has considered the main conjunctures' factors of the air transportation market in the European Union. The substantiations of this market are a complex system which is formed by conjunctures' factors. Factors justify the reasons of affect the market depending on the specific country or association of countries, segmentation of the world market and industry. The trends of annual growth (fall) of the global market of passenger and freight are analyzed of branch factors are revealed. The situation in the air transportation market, as well as a number of conjuncture factors, depend on the turbulence of external factors. In 2020, such factors were the COVID-19 pandemic, which affected the dynamics of the world economy. As a whole, demonstrating the impact of non-systemic environmental factors. If the development of the global financial crisis of 2008–2010 mostly depended on the long-term growth of «bubbles» and was determined by industry affiliation, in 2020 an unsystematic crisis that was unmanageable and constantly required the construction of new algorithms to overcome it. The volume of passenger traffic and the volume of air traffic in general in the European Union were analyzed in order to establish causal links. The main reasons for the decline of the air transportation market were the global pandemic COVID-19, the effects of Brexit, inconsistencies within the SES. It is substantiated that the SES initiative is inert. This is due by the monopoly market of air transport in the European Union and the lack of an effective policy to implement the principles of the SES. The facts of significant advantages of full-fledged introduction of SES in the field of air transportation of the EU countries are given. Thus, the fact of dependence of the EU aviation services market on the global pandemic TsCOVID-19, the inconsistency of technical and political issues between the EU-27 and the UK is substantiated. Prospects for the development of the global market and the regional air transportation market by increasing the level of financing, introduction of innovations, expansion of the market of services in developing countries and increasing the level of innovation in the navigation segment of aviation services are substantiated.*

**Key words:** market conditions, aviation service, industry factor, global market trend, Single European Sky (SES).

**Постановка проблеми.** Ринок авіаційних перевезень – це складна система, яка поєднує низку кон'юктуроутворюючих чинників, які безпосередньо залежать від турбулентності зовнішніх та внутрішніх галузевих факторів. Так, у 2020 році глобальний ринок авіаційних перевезень зазнав значного потрясіння, що проявилось у зменшенні попиту на послуги і, як наслідок, зниженні рівня ефективності функціонування всієї інфраструктури ринку. Ринок повітряних перевезень є симбіозом регіональних та міжнародних ринків, що у

сукупності формує глобальний ринок авіаційної послуги, який залежить від турбулентності та системних і несистемних криз, які спричинені прогнозованими факторами. Пандемія COVID-19 спричинила не лише падіння ринків, але й вагому необхідність розроблення паралельних алгоритмів боротьби з наявними наслідками, подолання зростаючих поточних негативних ефектів та розроблення стратегій боротьби на перспективу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичним і прикладним питанням розв'язання

багатоаспектних проблем функціонування та розвитку світового ринку авіаційних перевезень присвячено праці таких сучасних учених-економістів, як К. Баттон, П. Белобаба, М. Григорак, М. Гричкоєдова, В. Дорофєєва, Н. Ітані, О. Ложачевська, М. Крокет, Р. Макаріо, К. Марінцева, А. Одоні, О. Полоус, О. Полторацька, Дж. О'Коннелл, В. Чужиков, Д. Хеншер. Водночас, попри наявність глибоких наукових напрацювань учених різних років, проблематика обґрунтування причинно-наслідкових зв'язків у змінах кон'юнктурних чинників ринку авіаційних послуг під впливом системних та несистемних криз залишається актуальним питанням.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз кон'юнктурних чинників ринку авіаційних перевезень у Європейському Союзі в контексті глобальної кризи, спричиненої пандемією COVID-19, та виявлення перспектив розвитку ринку в посткризовому періоді.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Кон'юнктура ринку авіаційних перевезень – це складна система, що характеризує ситуацію на ринку авіаційних послуг, стан якої в кожен момент часу визначається дією сукупності кон'юнктурутворюючих факторів і відображається станом показників економічної кон'юнктури [1].

Під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища рух, зміна й розвиток кон'юнктури ринку залежать від конкретної країни чи об'єднання країн, сегментації світового ринку та галузі. Зокрема, об'єктом дослідження виступає кон'юнктура ринку повітряних перевезень у Європейському Союзі під впливом світової кризи, спричиненої COVID-19.

Структурними елементами ринку повітряних перевезень є пропозиція (продаж) послуг з авіаперевезення суб'єктами (авіакомпаніями) на регулярній чи нерегулярній основі. Світовий ринок авіаперевезень додатково сегментується на основі типу та географічного розташування.

За типом ринок авіаперевезень поділяється на пасажирські авіаперевезення, чартерні авіаперевезення, авіаперевезення вантажів, внутрішні, міжнародні, пасажирські чартерні авіаперевезення, вантажні чартерні авіаперевезення, авіапошту, авіаперевезення. Серед цих сегментів пасажирський є найбільшим сегментом на ринку авіаперевезень.

За географією глобальні авіаперевезення поділяються на перевезення повітряним простором Північної Америки, Південної Америки, Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Східної та Західної Європи, Близького Сходу та Африки. Серед цих регіонів Азіатсько-Тихоокеанський регіон є найбільшим регіоном на світовому ринку авіаперевезень.

Основними гравцями на світовому ринку авіаперевезень є "American Airlines Group", "Delta Air

Lines", "United Continental Holdings", "Lufthansa Group", "FedEx".

Для аналізу ринку проаналізуємо галузеві фактори, які впливають на ринкову кон'юнктуру.

Кон'юнктура ринку авіаційних перевезень, а також низка кон'юнктурутворюючих чинників, безперечно, залежить від турбулентності факторів зовнішнього впливу. У 2020 році таким фактором стала пандемія COVID-19, яка вплинула на динаміку розвитку світової економіки загалом, продемонструвавши вплив несистемних факторів зовнішнього середовища. Якщо розвиток світової фінансової кризи 2008–2010 років здебільшого залежав від довгострокового росту «бульбашок» і визначався галузевою приналежністю, то у 2020 році відбулася несистемна криза, яка була некерованою і постійно вимагала побудови нових алгоритмів її подолання.

З огляду на сучасні тренди розвитку світової економіки, яка включає поєднання двох системних процесів, а саме подолання наслідків кризового періоду та невирішену проблему, яка спричинила цю кризу, визначальними факторами цього періоду постають характер виробничих процесів і поглиблення міжгалузевого співробітництва між кон'юнктурними чинниками одного ринку.

Ринок авіаційних перевезень з економічної точки зору постраждав найбільше порівняно з іншими ринками транспортних послуг.

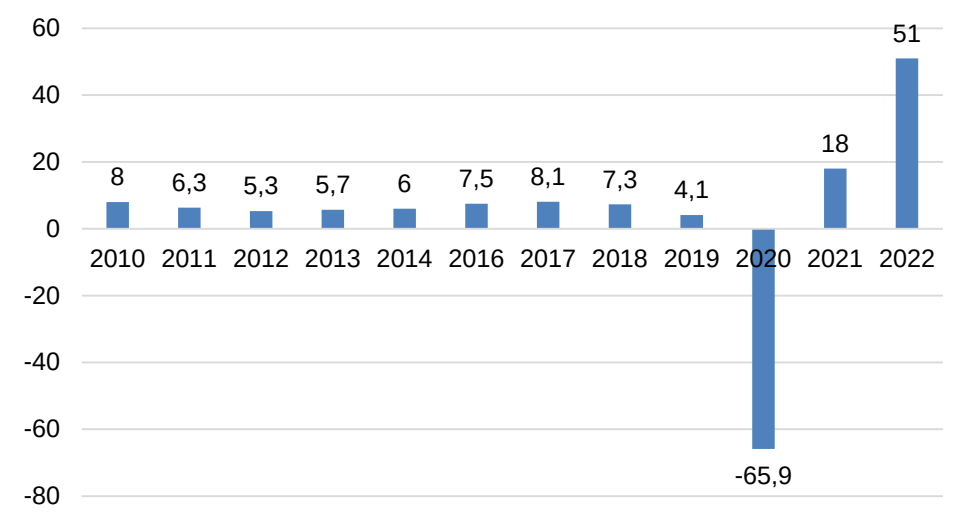
Аналізуючи дані рис. 1, зазначаємо, що зниження показника обсягів пасажирських перевезень у 2020 році сягнуло 65,9% порівняно з 2019 роком. Найбільше падіння спостерігалося у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону (94,8%), Європи (88,3%), Північної Америки (80,9%) та Африки (73,7%).

Ринок авіаційних перевезень Європейського Союзу, попри вирішення проблем, спричинених глобальною пандемією, відреагував падінням обсягів як пасажирських, так і загалом повітряних перевезень на вихід Великої Британії з ЄС.

Так, на рис. 2 відображено показник значного падіння обсягів пасажиропотоків у 2020 році, що у 3 рази нижче кризового 2009 року.

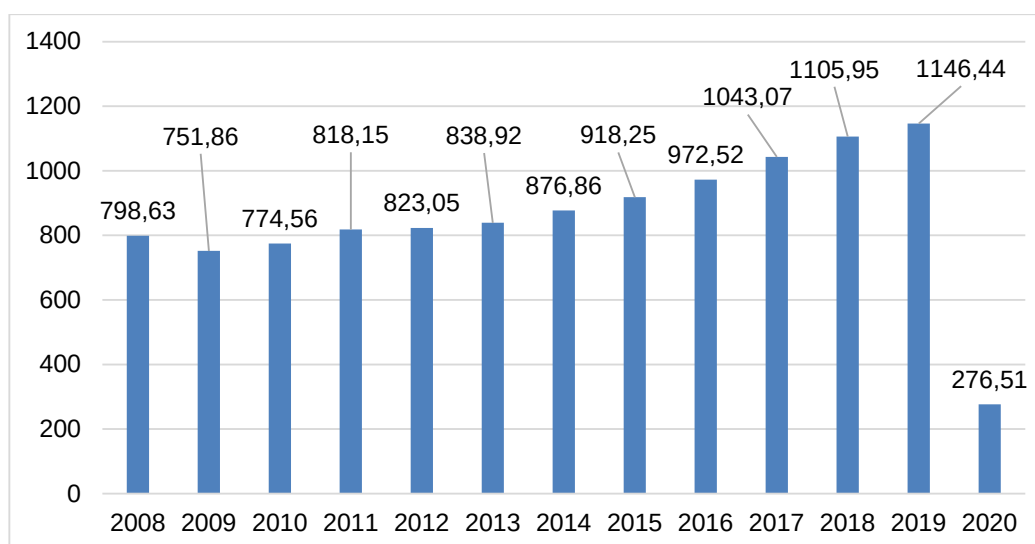
Падіння обсягів авіаційних перевезень у 2020 році загалом демонструє рівень падіння ринку у 2008 році.

У 2020 році авіаперевезення та поштові перевезення у ЄС (ЄС-27) склали понад 12,4 млн. метрич. т. Це на 22% менше, ніж у 2019 році, що пов'язано з ефектом Brexit та наслідками пандемії. Угода про торгівлю та співробітництво між ЄС та Великобританією (Trade and Cooperation Agreement, TCA) узгодила ключові правила користування повітряним простором, проте з обмеженнями щодо доступу британських авіакомпаній до внутрішніх перевезень у ЄС [4]. Рамкова двостороння угода про безпеку польотів дала змогу



**Рис. 1. Динаміка глобального ринку пасажирських авіаперевезень, %**

Джерело: [2]



**Рис. 2. Кількість пасажирів, перевезених повітряним транспортом у ЄС із 2008 по 2020 роки**

Джерело: побудовано автором за джерелом [5]

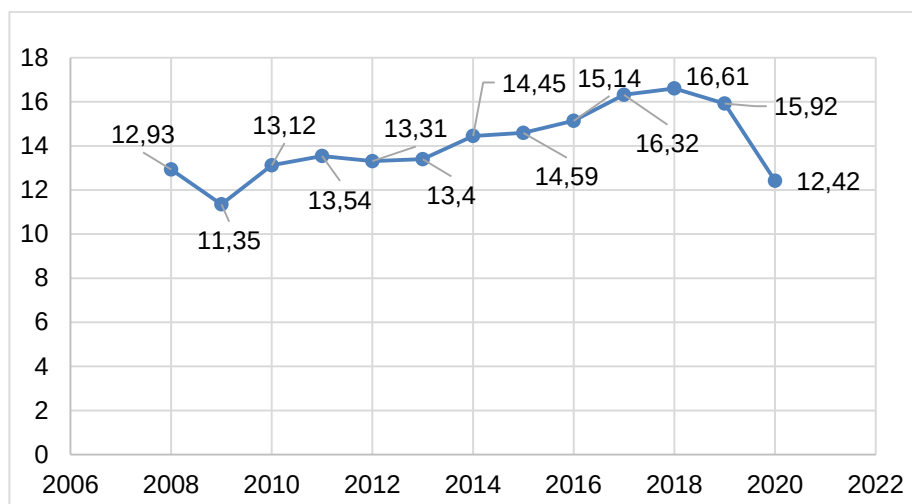
узгодити визнання виданих ліцензій, сертифікатів та дозволів.

Динаміка ціноутворення та роль провідних гравців ринку повітряних перевезень пов'язана також з інертністю розвитку ініціативи «Єдине європейське небо» (Single European Sky, SES), яка була започаткована у 1999 році. Основною метою ініціативи є покращення ефективності управління повітряним рухом (air traffic management, ATM) та аеронавігаційного обслуговування (air navigation services, ANS) задля кращої інтеграції європейського повітряного простору. Вагомі переваги SES, які прогнозовано завершити протягом 2030–2035 років, полягають у збільшенні пропускної здатності повітряного простору, зменшенні витрат на ATM, підвищенні рівня безпеки у десять разів і зменшенні шкідливого впливу авіації на

навколишнє середовище на 10% у рамках проєкту «Зелений курс Європи» [3].

За даними IATA, ефективне функціонування SES та впровадження інновацій у цю систему забезпечать приріст ВВП ЄС на 245 млрд. євро та збільшення до 1 млн. кількості робочих місць до 2035 року [7].

Попри низку бюрократичних процедур, пов'язаних з визначенням ієрархії впливу та формуванням менеджменту управління SES, низка європейських країн не підтримує реформи, які б сприяли розробленню більш ефективних маршрутів постачальниками навігаційних послуг. Натомість, незважаючи на розмір збитків у 27 млрд. євро, які понесли європейські авіакомпанії у 2020 році, монопольними гравцями передбачається подальше підвищення тарифів на авіаційні перевезення.



**Рис. 3. Обсяг повітряних перевезень (зокрема, поштові перевезення) у Європейському Союзі за 2008–2020 роки (метрич. т)**

Джерело: побудовано автором за джерелом [2]

На ринку глобальних авіаційних перевезень передбачається зростання у 1 336,56 млрд. дол. до 2022 року, тобто на рівні 9,9% протягом прогнозованого періоду. За даними IATA, у березні 2021 року попит на внутрішні перевезення вже зріс на 18,9% відносно попереднього періоду. Глобальне зростання пов'язують зі значним державним фінансуванням у країнах, що є провідними у галузі авіаційних перевезень, прогнозуванням стабільних перспектив розвитку ринків країн, що розвиваються, збільшенням державних та приватних інвестицій у розвиток аеропортів у нових регіонах.

Прогнозований ріст може також обмежитися низкою зовнішніх факторів, таких як зростання цін на паливо та висока експлуатаційна вартість авіаційної послуги. Основним трендом розвитку залишається впровадження інновацій у систему автоматизації у світовій авіаційній галузі.

#### **Висновки з проведеного дослідження.**

Проведений аналіз галузевих факторів кон'юнктури ринку авіаційних послуг дав змогу встановити причинно-наслідкові зв'язки змін кон'юнктурних чинників падіння регіонального ринку (ринку ЄС) та глобального ринку авіаційних послуг. Якщо причинами падіння глобального ринку визначено пандемію COVID-19, то у рамках ЄС, попри негативні наслідки пандемії, впливовим фактором також послужив Brexit, а також відсутність політичної визначеності в рамках SES. Обґрунтовано, що перспективними напрямками розвитку ринку авіаційних послуг є збільшення рівня фінансування авіаційної сфери, розширення ринку послуг на неосвоєні регіони, підвищення рівня інновацій у впровадження навігаційних систем, інтенсифікація рівня глобалізованого ринку.

#### **БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Дорофеева Х. Развитие европейской авиационной сети в условиях глобализации : автореф. дис. ... канд. экон. наук : спец. 08.00.02. Мариуполь, 2015. 22 с.
2. Annual growth in global air traffic passenger demand from 2006 to 2022 (2021). URL: <https://www.statista.com/statistics/193533/growth-of-global-air-traffic-passenger-demand> (дата звернення: 09.09.2021).
3. "Now or Never" for Single European Sky (IATA). (2011). Press Release No. 23. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-04-20-02> (дата звернення: 07.10.2021).
4. Phippard S. Brexit: aviation and travel regulation. *Bird@Bird*. 2021. URL: <https://www.twobirds.com/en/news/articles/2021/uk/brexit-aviation-and-travel-regulation> (дата звернення: 18.10.2021).
5. Air transport (avia): Air transport infrastructure. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/data-base> (дата звернення: 29.10.2021).
6. The Global Risks Report. World Economic Forum publications. 2021. 96 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021> (дата звернення: 29.09.2021).
7. Global Economic Prospects. The World Bank publications. 2021. 210 p. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects> (дата звернення: 30.05.2021).

#### **REFERENCES:**

1. Dorofeeva, Kh. (2015). The development of the European aviation network in the context of globalization. The thesis of the dissertation for the degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.02 – World Economy and International Economic Relations. Mariupol, Mariupol State University of the Ministry of Education and Science of Ukraine.

2. Annual growth in global air traffic passenger demand from 2006 to 2022 (2021). Retrieved from: <https://www.statista.com/statistics/193533/growth-of-global-air-traffic-passenger-demand> (accessed 09 September 2021).

3. "Now or Never" for Single European Sky (IATA). (2011). Press Release No. 23. Retrieved from: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-04-20-02> (accessed 07 October 2021).

4. Phippard S. (2021). Brexit: aviation and travel regulation. *Bird@Bird*. 2021. Retrieved from: <http://www.twobirds.com/en/news/articles/2021/uk/bre>

[xit-aviation-and-travel-regulation](#) (accessed 18 October 2021).

5. Air transport (avia): Air transport infrastructure. Retrieved from: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database> (accessed 29 September 2021).

6. The Global Risks Report. World Economic Forum publications. 2021. 96 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021> (accessed 29 September 2021).

7. Global Economic Prospects. The World Bank publications. 2021. 210 p. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-prospects> (accessed 30 May 2021).