

УДК 336.255:656.71

DOI 10.33251/2707-8620-2021-3-4-82-90

СТОЛЯРЧУК Наталія Віталіївна,
старший викладач
кафедри менеджменту та економіки
Львівська академія
Національного авіаційного університету
ORCID 0000-0003-1218-388X

АНАЛІЗ СТАНУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ПОШУК ШЛЯХІВ ПОДОЛАННЯ НЕГАТИВНИХ НАСЛІДКІВ ПАНДЕМІЇ

У статті розглянуто стан цивільної авіації України під час економічної кризи, викликаній пандемією. Наведено статистичні дані, які висвітлюють тенденції розвитку галузі за останні роки. Також з'ясовано пріоритети діяльності та заходи підтримки цивільної авіації, запропоновані провідними міжнародними організаціями ICAO та IATA. Зроблено оцінку зарубіжного досвіду по збереженню авіаційної галузі. Встановлено ряд антикризових заходів з боку українського уряду по відновленню стану авіаційного транспорту. Запропоновано ряд додаткових заходів, адаптованих до українських реалій. Результати аналізу стану та оцінка заходів підтримки цивільної авіації України можуть бути використані у подальших дослідженнях щодо перспектив збереження та відновлення ефективності функціонування українських авіаційних підприємств.

***Ключові слова:** авіаційний транспорт; державне регулювання; державна підтримка; економічна криза; порівняльний аналіз; антикризові заходи.*

Постановка проблеми і її зв'язок із найважливішими науковими та практичними завданнями. Авіаційна галузь є важливою складовою інтеграції України в систему міжнародних економічних зв'язків, особливо в умовах глобалізації світової економіки. Належний стан галузі зміцнює зовнішньоекономічні зв'язки, створює необхідні передумови для забезпечення національної безпеки та впливає на розв'язання соціально-економічних задач держави. Але в умовах зростаючої економічної кризи, викликаній пандемією, авіаційна галузь, як галузь з найбільшим відсотком пасажирських перевезень, порівняно з іншими видами транспорту стає найбільш уразливою. Державна підтримка авіаційної галузі в цих умовах набуває великого значення. Саме завдяки грамотній державній політиці в галузі авіаційного транспорту важливо створити умови для підтримки роботи авіаційного транспорту під час пандемії та відновлення після її завершення. Законом України «Про транспорт» передбачено, що «державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення» [1].

Отже, підтримка та відновлення авіаційної галузі у період економічної кризи, викликаній пандемією безпосередньо залежать від стану державного регулювання діяльності в галузі авіації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню сучасного стану авіаційної галузі в Україні та питаннями з'ясування сутності державного регулювання як комплексної наукової категорії присвячено праці таких вчених, як Ю. Ф. Кулаєв, Т. О. Олешко, І. О. Геєць, В. Б. Авер'янов та О. В. Брусакова та багато інших. Так, Т. О. Олешко і І. О. Геєць дослідили стан авіаційної галузі України в умовах складної економічної ситуації та розглянули заходи, які зможуть покращити стан українських авіакомпаній [2]. О. В. Брусакова встановила специфічні риси, притаманні галузі авіаційного транспорту як

об'єкту державного регулювання; також наголосила, що держава усвідомлює важливість державної підтримки щодо планування та вироблення сучасного інноваційного високотехнологічного авіаційного транспорту і здійснює відповідні кроки у цьому напрямі [3].

У роботах сучасних науковців ще залишилося багато питань стосовно збереження та відновлення авіаційної галузі під час економічної кризи України, чим і зумовлено вибір даної теми дослідження.

Актуальність – визначення невирішених раніше частин загальної проблеми. Посилаючись на вищевикладене, слід зазначити, що не зважаючи на значну кількість досліджень у напрямку аналізу стану авіаційної галузі та впливу політики державного регулювання щодо планування та вироблення сучасного інноваційного авіаційного транспорту недостатня увага приділена оцінці пріоритетів та заходів, адаптованих до українських реалій по збереженню та відновленню авіаційної галузі в умовах пандемії.

Тому аналіз сучасного стану авіаційної галузі України, оцінка впливу державного регулювання авіаційної діяльності та заходів підтримки українських авіаційних підприємств є досить актуальними в умовах впливу економічної кризи, викликані пандемією.

Метою дослідження є аналіз сучасного стану авіаційної галузі, а також пошук шляхів подолання наслідків пандемії авіаційної галузі України.

Для досягнення поставленої мети, необхідно вирішити наступні **завдання**: провести порівняльний аналіз стану цивільної авіації України за 1 півріччя поточного року та за аналогічний період 2019 року; зробити відповідні висновки; з'ясувати пріоритети діяльності та заходи підтримки цивільної авіації при виході з пандемії та після її завершення, запропоновані провідними міжнародними організаціями ICAO та IATA; розглянути заходи, які здійснюють США та Франція по збереженню авіаційної галузі, а також антикризові заходи з боку українського уряду по відновленню авіаційного транспорту; запропонувати можливі додаткові заходи, адаптовані до українських реалій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проаналізувавши показники діяльності авіаційної галузі за 1 квартал 2020 року було виявлено, що цей період був несприятливим для галузі. Окрім таких негативних чинників, як складна військово-політична ситуація, надання рекомендації з безпеки польотів низкою міжнародних організацій та органів ЄС оминати альтернативними маршрутами частину повітряного простору України, погіршення загального стану економічної кон'юнктури, на стан цивільної авіації України також вплинула пандеміологічна ситуація в світі, пов'язана із спалахом гострої респіраторної хвороби COVID-19, та обмеження, що запроваджуються державами задля протидії її розповсюдженню.

Загалом за підсумками 1 півріччя 2020 року 14-ма українськими авіакомпаніями перевезено 2009,2 тис. пасажирів, що на 67% менше, ніж за аналогічний період минулого року. При цьому частка чотирьох найбільших пасажирських авіакомпаній («Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів») складає майже 98% відсотків від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній [4].

У звітному періоді регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній до 41 країни світу. В умовах призупинення майже на три місяці виконання регулярних міжнародних рейсів, кількість пасажирів цих рейсів за підсумками 1 півріччя 2020 року скоротилась на 71,2% та склала 928,6 тис. осіб, при цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній зменшився на 6,1 в.п. та склав 71,5% [4].

Одночасно до аеропортів України регулярні пасажирські перевезення виконували 29 іноземних авіаперевізників з 32 країн світу, послугами яких скористались 1918,8 тис. пасажирів, що на 54,2% менше показника 1 півріччя 2019 р. [4].

За звітний період 11-ма українськими авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі перевезено 873,7 тис. пасажирів (скорочення – на 62,4%), з яких 96%

припадає на авіакомпанії: «Скайап», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів» та «Міжнародні авіалінії України» [4].

У 1 півріччі 2020 року регулярні внутрішні пасажирські перевезення виконували чотири вітчизняні авіакомпанії, які забезпечили повітряним сполученням дев'ять міст України. У зв'язку з призупиненням внутрішнього авіасполучення в період з 24 березня до 5 червня регулярні рейси не виконувались, кількість пасажирів цих рейсів за підсумком шести місяців скоротилась на 62,5% та становила 203,5 тис. осіб. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на внутрішніх регулярних рейсах зменшився на 13,1 в.п. та склав 63,2%.

Обсяги перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України склали 42,8 тис. тонн (за 1 півріччя 2019 р. – 44,8 тис. тонн) [4].

Перевезення вантажів та пошти виконували 18 вітчизняних авіакомпаній. При цьому, через обмеження пасажирського авіасполучення під час дії карантину, перевезення здійснювали як безпосередньо вантажні компанії, так і компанії, які перепрофілювали пасажирські повітряні судна на перевезення вантажів. Лідери перевезень – авіакомпанія «ЗетАвіа», АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «Максімум Еірлайнс» та «Скайап», якими було виконано майже 88% загальних обсягів перевезень вантажів та пошти. Більшу частину вантажоперевезень традиційно склали чартерні рейси в інших державах.

За статистичними даними за підсумками 1 півріччя 2020 р. аеропортами України обслуговано 40,8 тис. повітряних суден, що на 56,7 % менше, ніж було обслуговано за аналогічний період попереднього року. При цьому, пасажиропотоки через аеропорти України скоротились на 61,8%, поштовантажопотоки – на 8,1% та склали відповідно 4144,7 тис. осіб та 25 тис. тонн.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній протягом січня-червня поточного року обслуговували 18 українських аеропортів та аеродромів, між тим лише в 6 аеропортах (Київ (Бориспіль), Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків та Запоріжжя) сконцентровані 97% всіх пасажиропотоків та поштовантажопотоків.

Що стосується діяльності ДП ОПР «Украерорух», то упродовж звітнього періоду підприємство забезпечило аеронавігаційним обслуговуванням 65 тис. польотів проти 149,2 тис. за 1 півріччя 2019 р. Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України зменшилась на 58,4%, іноземними авіакомпаніями – на 55,4% [4].

З самого початку кризи, викликаній спалахом коронавірусної хвороби, авіаційна система стикається зі все більш серйозними проблемами. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) наприкінці березня 2020 р. передбачала, що фінансові втрати авіаліній становитимуть понад 250 млрд. доларів, пізніше організація погіршила прогноз втрат до 314 млрд. доларів, тобто падіння обороту коштів на 55% порівняно з 2019 р. [5].

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) за допомогою Цільової групи Ради з відновлення авіації (ЦГВА) разом зі своїми державами-членами, міжнародними і регіональними галузевими організаціями, здійснює заходи для вирішення проблем щодо забезпечення безпечного, надійного та сталого відновлення авіаційної діяльності та відновлення авіаційного сектора.

Ці заходи поділяють на чотири категорії: 1) заходи щодо забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки; 2) авіаційні заходи з охорони здоров'я населення; 3) заходи щодо спрощення формальностей; 4) економічні та фінансові заходи [6].

З огляду на складність і високу затратність відновлювальних заходів, ясно, що авіатранспортна галузь не зможе вижити в умовах глибокої кризи без допомоги держави. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) рекомендує державам надати фінансову, регулятивну підтримку та здійснювати нагляд за внутрішньогалузевою діяльністю авіаційних і суміжних підприємств.

Фінансова підтримка держави полягає у виділенні коштів у вигляді прямих безповоротних субсидій у капітал; відстрочення по будь-яким платежам державі і зниження їх розмірів; відшкодування з бюджетів суб'єктів авіаційної діяльності витрат на спеціальні або епідеміологічні заходи; субсидування авіаперевезень у значимих маршрутах або розширення географії/обсягів такого субсидування.

Обмежувальні заходи, що призвели до втрат авіапідприємств, були введені державами. У зв'язку з цим підтримка авіапідприємств з боку держав і їх бюджетів (з урахуванням наявних можливостей) представляється доцільною.

Регулятивна підтримка держави полягає у запобіганні цінового демпінгу з метою підвищення прибутку. Дії авіаційної влади по відношенню до авіакомпаній представлені цілою низкою відповідних заходів: проведення онлайн-консультацій для завчасного узгодження дат відкриття рейсів міждержавного сполучення і ємностей, які виставляються на них; тимчасове обмеження (наприклад, на 6 місяців) розширення парку повітряних суден авіакомпаній (заміна літак на літак допускається) і відкриття нових сертифікатів експлуатантів; компенсація витрат на консервацію та розконсервацію надлишкових повітряних суден та інше.

Внутрішньогалузева підтримка: врахування чинника дистанціювання в аеропортах (особливо в піковий час) при плануванні та узгодженні розкладу рейсів; надання обслуговуючими компаніями (паливозаправочні, хендлінгові, з технічного обслуговування) максимальних для їх можливостей знижок; реструктуризація зобов'язань різних підприємств, природно з урахуванням їх можливостей з відсотками нижче банківських кредитів.

Підтримка з боку суміжних організацій і підприємств, спрямована на збереження багаторічних клієнтів.

Основні суміжники галузі – постачальники повітряних суден, їх компонентів та обладнання, а також палива і енергетичних ресурсів, сьогодні також зазнають значних труднощів. Так, заходами підтримки могли б бути: системне збільшення термінів календарних форм технічного обслуговування, якщо повітряні судна не експлуатувалися в період епідемії; пом'якшення умов з постачання запчастин, програмами типу Total care support; більш гнучке за термінами ціноутворення на авіаційне паливо, що відображає динаміку світових цін [7].

Досліджуючи досвід зарубіжних країн, встановлено що уряди намагаються зберегти авіаційну галузь розробляючи і реалізуючи відповідні програми та плани підтримки.

Американські авіакомпанії отримали від федеральної влади 25 млрд. доларів допомоги для покриття їх витрат на оплату праці співробітників в рамках масштабної програми підтримки економіки, схваленої владою США в березні 2020 року. Однією з умов отримання допомоги було збереження авіакомпаніями певної частки маршрутів, яке забезпечувало б те, що жодне місто не буде повністю відрізане від авіаперевезень. Компаніям також було заборонено скорочувати персонал або розмір зарплат [8].

Франція також розробила план порятунку аерокосмічної галузі вартістю 15 мільярдів євро. Мета цього плану – підтримати виробника літаків Airbus і національного авіаперевізника Air France. План включає в себе сім мільярдів євро допомоги Air France. У французькій програмі задіяні, крім Міністерства фінансів і транспорту, ще й Міністерства оборони і навколишнього середовища. Також, в плані допомоги – створення інвестиційного фонду розміром в мільярд євро з початковим капіталом в 500 мільйонів, який буде частково фінансуватися літакобудівними компаніями Airbus і Dassault Aviation, виробником двигунів Safran і корпорацією Thales, яка виробляє різні системи для авіації [8].

Звісно, що авіапідприємства України також намагаються вдатися до заходів подолання фінансових втрат та залишитися на ринку авіаперевезень. З метою забезпечення безперебійного функціонування аеропортів та авіакомпаній вжито ряд антикризових заходів, а саме, працівникам надані відпустки без збереження заробітної плати, введений режим

вимушеною простою, суттєво знижено оплату праці персоналу, знижено експлуатаційні витрати до мінімально можливого рівня, призупинено всю інвестиційну діяльність [9].

Уряд України, усвідомлюючи важливість державної підтримки щодо заходів подолання наслідків економічної кризи авіаційної галузі, також здійснює відповідні кроки у цьому напрямі, зокрема розроблено програму стимулювання економіки для подолання наслідків COVID-19: «Економічне відновлення». Основні складові якої, це аналіз викликів та підхід уряду до реагування на виклики; короткострокові ініціативи у відповідь на COVID-19; заходи секторального напрямку стимулювання економіки; підтримка економіки за функціональними напрямками. В межах програми, встановлено результат від кризи для авіаційного транспорту: збитки внаслідок припинення авіаційного сполучення через введення карантину, при цьому утримання літаків та ліцензій для персоналу, а також продовження виплат заробітної плати; зростання вартості вантажоперевезень внаслідок припинення пасажирських рейсів, які також використовувалися для перевезення вантажів; правові колізії, пов'язані з відсутністю можливості дотримуватися регуляторних вимог від час карантину. Визначено завдання, які потребують вирішення: зниження податкового та адміністративного тиску; фінансування зарплатних витрат за умови припинення діяльності підприємств; підтримка для покриття постійних витрат на експлуатацію, утримання та технічне обслуговування; покращення системи регулювання та зниження тарифів і зборів природних монополій; удосконалення регулювання ринків для посилення конкуренції; лібералізація та забезпечення повноцінного функціонування ринків. Заплановано ініціати та розроблено матрицю індикативної оцінки економічного ефекту та складності впровадження ініціатив, згідно якої, високий ефект і низьку складність упровадження, тобто перший пріоритет, мають такі державні ініціативи, як податкові канікули; мораторій на сплату зобов'язань; часткова відміна орендних та лізингових платежів; фінансова підтримка авіасектору; нульова ставка ПДВ для внутрішніх перевезень; збереження слотів та прав на експлуатацію повітряних ліній [10].

На даний час прийнято зміни до Повітряного кодексу України щодо вдосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажира, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України [11].

Також, державне підприємство з обслуговування повітряного руху України («Укрерорух») залучило кредит на суму 25 млн. євро від Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) для поповнення обігових коштів, на виплату фонду оплати праці, сплату обов'язкових платежів та фінансування критично важливих для провайдера аеронавігаційних послуг операційних витрат.

Зрозуміло, що для подолання кризи в авіаційній галузі України цих заходів ще не достатньо, оскільки авіація – низькомаржинальний бізнес, де всі учасники ринку дуже сильно впливають один на одного і заробляють тільки тоді, коли пасажирські перевезення відбуваються безперебійно. Тому фінансові збитки від авіакомпаній поширюються на всю галузь.

Для того, щоб авіатранспортна галузь України мала змогу вижити в умовах глибокої кризи, уряду необхідно дотримуватися рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) по наданню фінансової, регулятивної та внутрішньогалузевої державної підтримки.

Додатковими заходами, адаптованими до національних умов з боку держави по збереженню галузі, можуть бути: надання безповоротної фінансової допомоги з виплати заборгованості із зарплати та податкові канікули на податки, що сплачуються у зв'язку з її виплатою; надання цільової безповоротної допомоги з погашення заборгованості, що сформувалася з початку дії в країні карантину, за послуги, надані авіабізнесу державними підприємствами та організаціями; отримання довгострокових безвідсоткових кредитів від державних банків під гарантії держави для запобігання кризи через відсутність оборотних

коштів і на поточні потреби; врегулювання питання виконання транзитних польотів українських авіакомпаній у повітряному просторі сусідніх країн; впровадження дзеркальних заходів з боку України; ліквідація дискримінаційних обмежень для українських авіакомпаній порівняно з іноземними (акцизи на паливо, ПДВ на внутрішні рейси, розмитнення запчастин тощо); повернення аеропортам переплачених дивідендів за 2019 рік і скорочення дивідендів для аеропортів до 30%, принаймні, на п'ять років.

Оскільки авіаційна галузь є об'єктом державного регулювання, то тільки держава, використовуючи необхідні важелі впливу і ресурси, може вплинути на кризову ситуацію, що склалася в галузі.

Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямі. За підсумками проведеного аналізу авіаційної галузі за 1 півріччя 2020 р. можна зробити висновок, що загалом обсяг пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями знизився на 67%, іноземними авіаперевізниками знизився на 54,2%, аеропортами України обслуговано на 56,7% менше повітряних суден, пасажиропотоки через аеропорти України скоротились на 61,8%, поштовантажопотоки – на 8,1%, порівняно з аналогічним періодом 2019 року. Авіаційна галузь виявилася найбільш уразливою до світової економічної кризи. Але враховуючи важливу роль авіації в забезпеченні економічного зростання, створення робочих місць, постачання товарів і послуг, відновлення мережі повітряного транспорту стає основним фактором, що сприяє успішному і швидкому відновленню глобальної економіки після COVID-19. Збереження і відновлення авіаційної галузі повинно стати першочерговим завданням для органів виконавчої влади в галузі авіації. Сьогодні важливого значення набуває забезпечення дієвої державної підтримки цивільної авіації України, враховуючи рекомендації ICAO та IATA, світовий досвід по збереженню та відновленню авіаційної галузі, досвід впровадження заходів Міністерства інфраструктури, Державної авіаційної служби та «Украероруху». Результати дослідження у подальшому пропонується використати для розробки комплексу антикризових заходів по збереженню і відновленню авіаційної галузі України з урахуванням національних особливостей, у період економічної кризи.

Список використаних джерел

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 27.11.2020).
2. Олешко Т. І., Геєць І. О., Павлюк Є. Л. Аналіз сучасного стану авіаційної галузі України. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2017. № 5(61). С. 80–83. URL: http://psae-jrnl.nau.in.ua/journal/5_61_2017_ukr/11.pdf (дата звернення: 27.11.2020).
3. Брусакова О. В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання. *Право і безпека*. 2020. № 1(76). С. 46–52. URL: <http://oaji.net/articles/2020/2258-1593611983.pdf> (дата звернення: 27.11.2020).
4. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за 1 півріччя 2020 року. *Державна авіаційна служба України* URL: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/operativna-informatsiya/> (дата звернення: 28.11.2020).
5. Page No Longer Available. *The New York Times* URL: <https://www.nytimes.com> (дата звернення: 28.11.2020).
6. Доповідь Цільової групи Ради з відновлення авіації (ЦГВА) 01 червня 2020 рік : ICAO. URL: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/067r.pdf> (дата звернення: 28.11.2020).
7. Приоритеты развития и меры поддержки гражданской авиации в государствах-участниках Соглашения в условиях пандемии и после ее завершения: 08-Презентация МАК. URL: <https://mak-iac.org/ikao-mak/obuchenie/konferentsii/vtoraya-videokonferentsiya-prioritety-deyatelnosti-i-mery-podderzhki-grazhdanskoj-aviatsii-pri-vykho/> (дата звернення: 28.11.2020).

8. В США и Франции рассматривают введение ряда мер для сохранения авиаотрасли. Новости URL: https://cfts.org.ua/news/2020/08/27/-v_ssha_rassmatrivayut_vvedenie_ryada_mer_dlya_sokhraneniya_rabochikh_mest_v_aviaotrasli_60449 (дата звернення: 28.11.2020).

9. Для збереження авіаційної галузі України підтримка держави зараз вкрай важлива. *Всеукраїнське об'єднання організації роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України» (ФПТУ)*. URL: <https://firtukr.org/dlya-zberezhennya-aviacijnoyi-galuzi-ukrayiny-pidtrymka-derzhavy-zaraz-vkraj-vazhlyva/> (дата звернення: 28.11.2020).

10. Програма стимулювання економіки для подолання наслідків COVID-19 : «Економічне відновлення» на 2020-2022 роки: Інформаційно-аналітичні матеріали. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/18%20-%20Department/Prezentacii/Programa%20Ekonomichne%20stymyluvannia/progr-covid19-analytics.pdf> (дата звернення: 29.11.2020).

11. Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажира, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України : Закон України від від 13.07.2020. №759-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/759-20#Text> (дата звернення: 29.11.2020).

References

1. Pro transport: Zakon Ukrainy (1994). [*About transport: The law of Ukraine*]. Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR), no. 232/94-BP. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vp>. [in Ukrainian].

2. Oleshko, T.I., Heyets', I.O., Pavlyuk, Ye.L. (2017). Analiz suchasnoho stanu aviatsiynoyi haluzi Ukrainy [*Analysis of the current state of the aviation industry in Ukraine*]. Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi, no. 5(61), 80-83. Retrieved from: http://psae-jrnl.nau.in.ua/journal/5_61_2017_ukr/11.pdf [in Ukrainian].

3. Brusakova, O.V. (2020). Haluz' aviatsiynoho transportu yak obyekt derzhavnoho rehulyuvannya [*Aviation transport industry as an object of state regulation*]. Pravo i bezpeka, no. 1(76), 46-52. Retrieved from: <http://oaji.net/articles/2020/2258-1593611983.pdf> [in Ukrainian].

4. Operativna informatsiya shchodo osnovnykh pokaznykiv diyal'nosti aviatsiynoyi haluzi za 1 pivrichchya 2020 roku. Derzhavna aviatsiyna sluzhba Ukrainy: veb-sait. (2020). [*Operational information on the main performance indicators of the aviation industry for the 1st half of 2020*]. Retrieved from: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/operativna-informatsiya/>. [in Ukrainian].

5. Page No Longer Available. The New York Times: veb-sait. (2020). [*Page No Longer Available*]. Retrieved from: <https://www.nytimes.com>. [in USA].

6. Dopovid' Tsil'ovoyi hrupy Rady z vidnovlennya aviatsiyi (TSHVA) (2020). [*Report of the aviation Rehabilitation Council Task Force*]. ICAO. Retrieved from: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/067r.pdf>.

7. Prioritety razvitiya i mery podderzhki grazhdanskoj aviacii v gosudarstvakh uchastnikah soglasheniya v usloviyah pandemii i posle ee zaversheniya [*Development priorities and measures to support civil aviation in the Agreement's member States during and after the pandemic*]. 08-Prezentaciya MAK. Retrieved from: <https://mak-iac.org/ikao-mak/obuchenie/konferentsii/vtoraya-videokonferentsiya-prioritety-deyatelnosti-i-mery-podderzhki-grazhdanskoy-aviatsii-pri-vykho/>.

8. V SSHA i Francii rassmatrivayut vvedenie ryada mer dlya sokhraneniya aviaotrasli. *Novosti*: veb-sait. (2020). [*The United States and France are considering introducing a number of measures to preserve the aviation industry*]. Retrieved from: https://cfts.org.ua/news/2020/08/27/-v_ssha_rassmatrivayut_vvedenie_ryada_mer_dlya_sokhraneniya_rabochikh_mest_v_aviaotrasli_60449. [in Ukrainian].

9. Dlya zberezhennya aviatsiynoyi haluzi Ukrainy pidtrymka derzhavy zaraz vkraj vazhlyva. Vseukrayins'ke ob'yednannya orhanizatsiyi robotodavtsiv transportu "Federatsiya robotodavtsiv transportu ukrainy" (FRTU): veb-sait. (2020). [*To preserve the*

aviation industry of Ukraine state support is now extremely important]. Retrieved from: <https://firtukr.org/dlya-zberezhennya-aviacijnoyi-galuzi-ukrayiny-pidtrymka-derzhavy-zaraz-vkraj-vazhlyva/>. [in Ukrainian].

10. Prohrama stymulyuvannya ekonomiky dlya podolannya naslidkiv COVID-19: "Ekonomichne vidnovlennya" na 2020-2022 roky (2020). [*Economic stimulus program to overcome the consequences of COVID-19: "Economic Recovery" for 2020-2022*]. Informatsiyno-analitychni materialy. Retrieved from: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/18%20-%20Department/Prezentacii/Programa%20Ekonomichne%20stymulyuvannia/progr-covid19-analytics.pdf>. [in Ukrainian].

11. Pro vnesennya zmin do Povitryanoho kodeksu Ukrayiny shchodo udoskonalennya mekhanizmu spravlyannya derzhavnykh zboriv za kozhnoho pasazhyra, yakyy vidlitaye z aeroportu Ukrayiny, ta za kozhnu tonnu vantazhu, shcho vidpravlyayet'sya chy prybuyaye do aeroportu Ukrayiny: Zakon Ukrayiny (2020). [*On amendments to the air code of Ukraine concerning the improvement of the mechanism for collecting state fees for each passenger departing from the airport of Ukraine, and for each ton of cargo that departs or arrives at the airport of Ukraine: Law of Ukraine*]. Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR), no. 759-IX. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/759-20#Text>. [in Ukrainian].

STOLIARCHUK Nataliia, Senior lecturer of Management and Economics Department. Flight Academy of National Aviation University.

ANALYSIS OF THE STATE OF THE UKRAINIAN AVIATION INDUSTRY AND SEARCH FOR WAYS TO OVERCOME THE NEGATIVE CONSEQUENCES OF THE PANDEMIC

Abstract. *The article analyzes the state of the aviation industry in Ukraine for the 1st quarter of 2020 in order to assess the consequences of the COVID-19 pandemic. The main indicators of the industry a significant decline in passenger traffic Ukrainian airlines - to 67 percent, foreign airlines by 54.2 percent, the airports of Ukraine served for 56.7 per cent less aircraft, passenger traffic through the airports of Ukraine decreased by 61.8 percent, postgraduate – 8.1 compared with the same period last year. The aviation industry was the most vulnerable to the global economic crisis. Global and Ukrainian airlines faced a significant decline in demand, and since aviation is a low-margin business, where all market participants have a very strong influence on each other and earn only when passenger transportation is uninterrupted, financial losses from airlines spread to the entire industry. Of course, the need emerged for rapid response to a crisis situation, both on the part of airlines, airports, state enterprise for air traffic services and the state, using all possible levers and resources to preserve the aviation industry of Ukraine.*

The problem of preserving and restoring civil aviation is primarily actively addressed by leading international organizations, such as the ICAO and IATA. Recommendations have been developed for States to reduce the level of risk in the aviation industry, which are divided into four categories: 1) measures to ensure flight safety and aviation security; 2) aviation measures to protect public health; 3) measures to simplify formalities; 4) economic and financial measures. It argues that today, it is important to ensure effective state support, such as providing non-repayable financial assistance for the payment of salary arrears and tax breaks for taxes paid in connection with its payment; provide targeted non-repayable assistance to repay the debt that formed the beginning of the action in the country of quarantine, for services rendered to the airline state enterprises and organizations; obtaining long-term interest-free loans from state-owned banks under state guarantees to prevent a crisis due to lack of working capital and for current needs; resolving the issue of performing transit flights of Ukrainian airlines in the airspace of neighboring countries; implementing mirror measures on the part of Ukraine; eliminating discriminatory restrictions for Ukrainian airlines compared to foreign ones (excise taxes on fuel, VAT on domestic

flights, customs clearance of spare parts, etc.); refund to airports of overpaid dividends for 2019 and reduce airport dividends by up to 30% for at least five years.

Currently, the Ukrainian government developed a program to stimulate the economy to overcome the effects of COVID -19 "Economic recovery", the programme is relatively aviazionnoj industry planned government initiatives such as tax holidays; a moratorium on payment obligations; partial cancellation of the lease and lease payments; financial support to Aviacyber; zero rate VAT for domestic transport; the preservation of the slots and rights to operate air lines. Amendments to the Air code of Ukraine have been adopted to improve the mechanism for collecting airport fees.

The results of the study are proposed to be used in the future to develop a set of anti-crisis measures to preserve and restore the aviation industry in Ukraine.

Keywords: *aviation transport; state regulation; state support; economic crisis; comparative analysis; anti-crisis measure*

*Одержано редакцією: 05.01.2021 р.
Прийнято до публікації: 15.01.2021 р.*