

### **Пасажи́рські авіаперевезення та міжнародний туризм: регіональний аспект**

*Проаналізовано взаємозв'язок між пасажирськими авіаперевезеннями та міжнародними туристичними прибуттями, розглянуто регіональні відміни у пасажирообігу та обсягах в'їзного туризму, визначено регіони-лідери та регіони-аутсайтери щодо пасажирських перевезень та міжнародного туризму.*

Розвиток міжнародного туризму, як відомо, безпосередньо пов'язаний з авіаперевезеннями. За даними Всесвітньої туристичної організації (United Nations World Tourism Organization; UNWTO), розпочинаючи від 2005 року частка авіаперевезень на ринку туристичних послуг перевищує частку перевезень будь-яким іншим видом транспорту. Напередодні поширення пандемії COVID-19, у 2019 році, ця частка зросла до 59% [1].

Традиційно ефективність роботи цивільної авіації використовують через кількість перевезених пасажирів. Разом із тим, Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) використовує поняття, що вважається показовішим, ніж кількість перевезених пасажирів – пасажирообіг. Якщо точно, то йдеться про так званий виконаний пасажирообіг (Revenue Passenger Kilometres; RPK) – одинця виміру фактично використаної пасажирської провільної смності, що означає перевезення певної кількості пасажирів на певну відстань і за певний період, вимірюється в пасажиро-кілометрах. [2]

Для міжнародного туризму обидва ці показники є досить ілюстративними, оскільки від 60 до 90 % авіапасажирів складають туристи. А, як свідчать дані Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), темпи приросту пасажиропотоку, перевезених авіатранспортом чітко корелюються з темпами приросту туристичних прибуттів. Отже успіхи та негаразди в пасажирських авіаперевезеннях відповідним чином знаходять свій відгук і у міжнародному туризмі.

Іншим словами, зростання обсягів авіаційних пасажирських перевезень надає поштовх розвитку туризму, який у свою чергу стимулює соціально-економічну активність на територіях, що виступають як туристичні дестинації. Адже збільшення туристичних потоків означає можливість створення нових робочих місць. До того ж, туристи – це категорія відвідувачів, які перебуваючи за кордоном завжди витрачають (а не заробляють) гроші на оплату різних споживчих послуг і товарів – в офісах туроператорів і турагенцій, у засобах транспортування і розміщення, у закладах харчування і роздрібно́ї торгівлі, на екскурсіях та культурних заходах тощо.

Втім варто зазначити, що соціально-економічний внесок міжнародного туризму завжди був неоднаковим у різних регіонах світу. Так, у 2018 році лідером виявився Азійсько-Тихоокеанський регіон, де чимало популярних у міжнародних туристів дестинацій належать до групи країн, що розвиваються і де міжнародний туризм є одним з важливих джерел надходження валюти. Іноземні туристи, що літали до країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону того

року, підтримали приблизно 25 мільйонів робочих місць і додали до регіонального валового внутрішнього продукту (ВВП) 354 мільярди доларів. Натомість витрати іноземних туристів, які прилітали до Північної Америки, підтримали 1,5 мільйона робочих місць і забезпечили вагомий внесок у ВВП регіону – 152 мільярди доларів. Помітну роль відіграли авіатуристи і в Африці. У 2018 році витрати іноземних туристів, які прилітали до африканських країн, підтримали приблизно 6,5 мільйона робочих місць і збільшили ВВП даного регіону на 44 мільярди доларів США. Витрати іноземних туристів, які прилітали того ж року до європейських країн, створили дещо менше – приблизно 5,6 мільйона робочих місць, але при тому збільшили ВВП регіону на 324 мільярди доларів США, що пояснюється вищою популярністю та доступністю європейських дестинацій. Завдяки витратам міжнародних туристів, які прилітали до країн Латинської Америки та Карибського басейну, ці регіони отримали 4 мільйони робочих місць, а ВВП – 73 мільярди доларів. Залишили свій позитивний слід авіатуризм і в країнах Близького Сходу, де витрати іноземних туристів підтримали приблизно 1,8 мільйона робочих місць і забезпечили внесок у ВВП на 87 мільярдів доларів.[3]

Подібні міжрегіональні відміни спостерігалися й пізніше, після піку поширення COVID-19 світом та поступовим відновленням роботи цивільної авіації. Статистика пасажирських авіаперевезень та міжнародних туристів свідчить про те, що після їх катастрофічного зниження через пандемію уже 2021 року намітилась позитивна тенденція щодо пасажирських авіаперевезень та міжнародних туристичних подорожей відповідно. Втім загалом ситуація залишалася ще вкрай нестабільною і результати щодо обсягів авіаперевезень та подорожей виявилися значно нижчими від рівня до пандемії, тобто 2019 р. За даними IATA лише починаючи від червня 2022 року спостерігається відновлення глобального попиту на авіаперевезення, що пов'язано зі скасуванням обмежень на подорожі та розповсюдженням вакцини в усе більшій кількості країн. [2]

ІКАО прогнозує, що у першому кварталі 2023 року попит на пасажирські авіаперевезення на більшості маршрутів швидко відновиться до рівня до пандемії. В останньому ж кварталі 2023 року діяльність авіакомпаній знову стане рентабельною після збитків протягом трьох років поспіль. А 2024 році очікується, що попит на пасажирські авіаперевезення буде не просто зростати, а перевищуватиме приблизно на 4% аналогічний показник 2019 року. [4].

Слід зазначити, що світова цивільна авіація відновлюватиметься згідно з прогнозами лише за умови, що ризики, які впливають на міжнародні повітряні перевезення, залишатимуться на поточних рівнях. До того ж, пасажирообіг за регіонами знову таки продовжує помітно відрізнятись. Так, Азійсько-Тихоокеанський регіон, на який у 2019 році припадало понад 34% світового пасажирообігу, у 2022 році забезпечив лише близько 22% світового пасажирообігу. Причиною такого падіння є вплив обраної Китаєм політики нульової толерантності (Zero-Covid), суть якої у тому, аби звести до нуля кількість нових випадків захворювання через масові тестування і обмеження, пов'язані з пандемією, тривалу ізоляцію великої кількості людей через лише один позитивний тест та інші жорсткі заходи. Очікується, що Азійсько-

Тихоокеанський регіон відновить своє домінуюче становище у світовому пасажирообігу незабаром після того, як Китай суттєво пом'якшить свої обмеження на подорожі. Варто додати, що таке пом'якшення уже почало поволі відбуватися після того, як у листопаді 2022 року на материковому Китаї розпочалася серія протестів проти карантинних обмежень через COVID-19.

На тлі втрат пасажиро-кілометрів в Азійсько-Тихоокеанському регіоні інші регіони, за виключенням Африки, збільшили свою частку на світовому ринку пасажирських авіаперевезень. Особливих успіхів спромоглася досягти Північна Америка і Європа (Таб 1.).

Табл 1.

Частка регіонів у глобальному пасажирообігу за регіонами, % [2]

Регіони	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.
Пн. Америка	22,3	22,5	32,5	29,3
Європа	27,2	25,1	24,3	31,0
Лат. Америка і Кариб. басейн	5,1	5,3	6,2	6,4
Близький Схід	9,0	7,7	6,0	9,6
Африка	2,1	1,9	1,9	2,0
Азійсько-Тихоокеанський	34,3	37,4	29,0	21,7

Наведені вище дані щодо частки кожного з регіонів у світовому пасажирообігу є відображенням доволі динамічних процесів, що відбуваються в авіаперевезеннях. І саме вони дозволяють не лише відстежити тенденції в пасажирообігу на регіональному рівні, але й спрогнозувати подальші зміни на регіональних ринках пасажирських авіаперевезень. Аналіз темпів приросту пасажирообігу за регіонами упродовж останніх років переконливо свідчить про те, що є усі підстави аби Азійсько-Тихоокеанський регіон у найближчій перспективі відновив своє домінуюче становище на світовому ринку пасажирських авіаперевезень. Аргументом на користь такого твердження є суттєве перевищення темпів приросту у поточному році порівняно з іншими регіонами. Натомість Європа та Північна Америка демонструють різке уповільнення відновлення пасажирообігу. (Табл.2.).

Табл 2.

Темпи приросту пасажирообігу за регіонами, % [2]

Регіони	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Пн. Америка	4	-65,1	74,7	51,9	6,4
Європа	4,2	-69,5	27,5	109,6	8,9
Лат. Америка	4,2	-62,5	40,5	65,8	9,3
Близький Схід	2,3	-72,1	8,5	152,5	23,4
Африка	4,7	-68,2	17	82,2	27,4
Азійсько-Тихоокеанський	4,7	-62	-12,8	33,6	59,8

Загалом це цілком відповідає ситуації з туристичним прибуттями. За абсолютним показником – за кількістю міжнародних туристичних прибуттів Європа є нині лідером. Проте за темпами туристичних прибуттів Азійсько-Тихоокеанський регіон багато років поспіль помітно випереджав і Європу, і

Північну Америку. Так, упродовж 2010-2019 рр. середньорічні темпи приросту туристичних прибуттів в Азійсько-Тихоокеанському регіоні становили 6,3%, у той час як в Європі вони склали 4,7 %, а в Північній Америці – лише 4,4%. Це дає підстави припускати, що у майбутньому за незмінних умов світовим лідером щодо обсягів в'їзного туризму може стати саме Азійсько-Тихоокеанський регіон.

Відновлення пасажирообігу та відповідно туристичних потоків цілком закономірно зумовило зростання надходжень від авіаперевезень і як наслідок загалом поліпшило фінансове становище усіх регіонів у 2022 році. Втім і тут мають місце міжрегіональні відмінності. Зокрема регіон Північної Америки лідирує та, ймовірно, стане прибутковим уже у 2022 році (Табл.3.). Це зумовлено тим, що у Північній Америці було значно менше обмежень щодо здійснення подорожей і застосовувалися ці обмеження упродовж помітно меншого часового періоду. Збитки, яких зазнала Європа, пояснюються зокрема тим, що діяльність частини авіакомпаній, які працювали тут, була обмежена через розв'язану Росією війну в Україні. Втім у поточному, 2023 році, після кількох важких років загалом у Європі прогнозується прибуток у більш як 600 млн дол США. Очікується, що разом із Європою прибутковим стане також і Близький Схід. Причому, на відміну від Європи, цей регіон дещо виграв через вигідні для нього зміни у маршрутах окремих авіакомпаній, які вимушені були оминати території ведення бойових дій у зв'язку із російсько-українською війною. Натомість, прогнозується, що Латинська Америка, Африка та Азійсько-Тихоокеанський регіон відновлять своє фінансове становище не раніше 2024 року. Перші два регіони відстають за темпами відновлення значною мірою через слабку економіку. Щодо Азійсько-Тихоокеанського регіону, то його фінансове відновлення у контексті доходів від авіаційних пасажирських перевезень безпосередньо залежатиме від головного гравця – Китаю. Адже саме скасування карантинних обмежень у цій країні має, як очікується, посприяти виходу даного регіону на прибуток. [2]

Табл 3.

Чистий прибуток від пасажирських авіаперевезень за регіонами, млрд дол США [2]

Регіони	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Пн. Америка	17,4	-35,1	-2,3	9,9	11,4
Європа	6,5	-34,5	-12,1	-3,1	0,6
Лат. Америка	-0,7	-11,9	-7,0	-2,0	-0,8
Близький Схід	-1,5	-9,4	-4,7	-1,1	0,3
Африка	-0,3	-1,8	-1,1	-0,6	-0,2
Азійсько-Тихоокеанський	4,9	-45,0	-14,8	-10,0	-6,6

Варто зазначити, що довгостроковий прогноз, заявлений ІАТА, є досить обнадійливим саме для Азійсько-Тихоокеанського регіону. Очікується, що Азійсько-Тихоокеанський регіон буде таким, де спостерігатиметься найшвидше відновлення пасажирообігу. Так, за прогнозами, між 2019 і 2040 роками кількість авіапасажирів у світі зростатиме в середньому на 3,3% на рік і досягне майже 8 мільярдів пасажирських поїздок на рік наприкінці прогнозного

періоду. Натомість в Азійсько-Тихоокеанському регіоні кількість авіапасажирів зростатиме із середньорічною швидкістю 4,5%, досягнувши до 2040 року приблизно 2,5 мільярда додаткових пасажирських поїздок порівняно з рівнем 2019 року. Звертає на себе увагу те, що за даним прогнозом IATA, на 2040 рік найменших успіхів у нарощуванні пасажиропотоку досягнуть сьгоднішні лідери – Європа і Північна Америка. [2].

Прогнози щодо обсягів пасажирообігу на більш віддалений період, до 2050 року, так само є сприятливим для Азійсько-Тихоокеанського регіону. Адже частка даного регіону на середину поточного століття може досягнути 42% від загальносвітового пасажирообігу. Друге місце з великим відставанням ймовірно посідатиме Північна Америка, на яку припадатиме 23% світового пасажирообігу. Не набагато меншу частку пасажирообігу матиме Європа – 21%. Інші регіони у 2050 році відіграватимуть помітно меншу роль у пасажирських авіап перевезеннях. Так частка Латинської Америки і Карибського басейну становитиме 5%. Такий самий відсоток матиме й Близький Схід. Натомість Африка у 2050 році забезпечуватиме лише 3% світового пасажирообігу. [5].

### **Висновок:**

Різні показники, через які можна характеризувати авіаційні пасажирські перевезення, свідчать про прямо пропорційний зв'язок між пасажирообігом та обсягами міжнародних туристичних прибуттів. Подібний зв'язок має чітко виражені регіональні відміни, які пояснюються різним рівнем розвитку економіки та відповідної інфраструктури регіонів. На сьогодні лідером щодо пасажирообігу та обсягів міжнародних туристичних прибуттів є Європа. Проте з огляду на темпи приросту пасажирообігу і туристичних прибуттів, що спостерігаються останніми роками, перспективи стати лідером має Азійсько-Тихоокеанський регіон.

### **Список літератури**

1. UNWTO International Tourism Highlights 2020 Edition. URL: <https://www.unwto.org/>
2. IATA. Global Outlook for Air Transport Sustained Recovery Amidst Strong Headwinds. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2022/>
3. Aviation: Benefits Beyond Borders. URL: <https://aviationbenefits.org/>
4. ICAO. Appendix A: Traffic Forecasts. ICAO Revenue Passenger-Kilometres (RPK) Forecasts Scenarios1. URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
5. An ICF Report for ATAG Waypoint 2050. September 2021. URL: [https://aviationbenefits.org/media/167495/fueling-net-zero\\_september-2021.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167495/fueling-net-zero_september-2021.pdf)