

*А.А. Прокоп'єва, к.е.н., А.С. Петренко
(Національний Авіаційний Університет, Україна)*

Вплив військової агресії на галузь цивільної авіації

Прямі збитки інфраструктурних руйнувань за підрахунками експертів становлять 114,5 млрд. дол. США. Через військові дії втрати від руйнування військової і цивільної інфраструктури станом на вересень 2022 року досягають 1 млрд. дол. США.

Авіаційна галузь займає велику частину будь-якої країни світу, на мікро- і на макрорівня, так як є важливим каналом переміщення – найбільш швидким і зручним. Авіація – це мобільність населення і вантажів на великі відстані; авіація об'єднує ринки кожної країни світу, що дає змогу розвивати економіку, в першу чергу, в торгівельній сфері. Тому авіаційна галузь є важливою частиною економічного розвитку всього світу. Турбуватися про відбудову інфраструктури країни потрібно вже сьогодні, тим більше, що поступова інтеграція України до Європейського Союзу, дає відкриває нові можливості для залучення інвестиційних ресурсів та активного розвитку державно-приватних проєктів - будівництва аеропортів, вантажних терміналів тощо. Почавши цей процес, сьогодні найбільшим стане збереження і зміцнення кадрового і кваліфікованого технічного персоналу, який залишився майже без роботи. Відкриття повітряного коридору, для початку, хоча б через один аеропорт, принесло б значні прибутки та зміцнило б українську економіку, але питання безпеки зараз найголовніше.

Сьогодні весь авіаційний сектор майже заморозив свою діяльність через військові дії агресора. За даними аналітичного оцінювання Київської школи економіки (далі - КШЕ) сума тільки задокументованих прямих втрат житлового та нежитлового фонду, інфраструктурних мереж досягає станом на червень 2022 року понад 95,5 млрд дол. США, що в перерахунках на вартість заміщення складає приблизно 2,6 трлн грн. При цьому, розрахунки КШЕ не включили вартість активів, окупованих або пошкоджених об'єктів до і після початку вторгнення. Особливо значних втрат завдано промисловим підприємствам східного і південного регіону України. За підрахунками КШЕ загальні непрямі збитки української економіки становлять 126,8 млрд дол. США або 3.ю7 трлн грн. Аналіз збитків станом на вересень 2022 року визначив потребу в 165.1 млрд дол. США або майже 4,8 трлн грн. для відновлення нормального функціонування економіки України. Але, при цьому, такі розрахунки не включили загальні втрати нашої економіки через війну, такі як втрата ВВП, зупинення інвестицій, міграція робочої сили, великі додаткові витрати на оборону, соціальну підтримку тимчасово переміщених осіб тощо. Якщо врахувати і ці прямі та непрямі збитки, то втрати української економіки досягають за підрахунками експертів 600 млрд дол. США.

У 2021 році у зв'язку зі скасуванням та послабленням епідемічних обмежень у багатьох країнах попит на послуги авіаційного транспорту почав поступово збільшуватися. В Україні ситуація в авіаційній галузі також покращувалась. За даними Державної авіаційної служби України, у 2021 році було перевезено 9348,1 тис. пасажирів, що на 95% перевищує показник 2020 року. На початку 2022 року за даними Державної авіаційної служби України, пасажиропотік українських авіаліній зріс на 79,6% до 515,5 тис. пасажирів, міжнародних – на 81% до 458,6 тис. пасажирів. Ще за три місяці до початку війни припинилися транзитні польоти всіх цивільних російських літаків через повітряний простір України за рішенням Ради безпеки України, а мораторій на військові авіаперевезення РФ був введений ще раніше. Потерпає країна, потерпає економіка України, але війна майже повністю зруйнувала і цивільну авіацію Росії. Як повідомляє Cirium, авіаційна та аналітична компанія, літаки західного виробництва, зокрема Boeing і Airbus, становили близько 80 % російського повітряного флоту на початку року. Ця кількість є значно більшою в порівнянні до початку правління Путіна. Протягом найближчих місяців виробництво більшості цих літаків буде припинено, оскільки західні країни заборонили експорт авіаційної техніки та запчастин до Росії після її масштабного вторгнення в Україну 24 лютого. Російські авіакомпанії будуть змушені розібрати свій флот на частини, вважають аналітики. Навіть SSJ-100, оскільки більшість його складових, зокрема двигуни, виробляються за кордоном. Цивільна авіація Росії не переживе цю війну і уже практично мертва. Основними причинами таких наслідків є:

1. Країни Європи та Великобританія повністю закрили свій авіаційний простір для авіації РФ. Тобто, окрім Білорусі, російська авіація не може потрапити в жодну країну Європи. Російська авіаційна галузь перебуває у повній ізоляції від країн Європи, Америки і всіх країн, які підтримали санкції.

2. Авіаційна промисловість Росії перебуває в блокаді, що до постачання літаків та запчастин до них, особливо Airbus. Ремонт літаків не можливий через відсутність деталей для заміни.

3. Значна кількість авіаційного арсеналу РФ була взята у лізинг в країнах Європи, а сьогодні, через агресію ці лізингодавці припиняють діяльність у Росії, навіть, розуміючи, що їх літаки вже не повернуться назад. Ірландія вже оголосила про розрив співпраці з РФ, а саме вони надавали у лізинг найбільші літаки, хоча без технічного ремонту і заміни запчастин, вони не довго зможуть працювати. Страхові компанії теж зупинили діяльність в Росії з початком війни.

4. Санкції, серед яких, найжорстокіші із яких – рішення США та ряду інших держав заморозити валютні резерви російського Центрального банку, тим самим, обмежив можливість їх використання для покриття наслідків економічної кризи. США і Великобританія також ввели заборону на російський газ і нафту, а з кінця лютого Німеччина припинила сертифікацію газопроводу «Північний потік-2», що зменшить і видобування нафти, через відсутність можливості для внутрішнього зберігання.

З початку повномасштабної війни в Україні, авіаційне простір України було повністю закрито і авіаційне сполучення припинено, і це принесло Україні вагомий збиток, оскільки авіація забезпечує туризм, торгівлю, робочі місця та

інше. З перших днів військових дій аеропорти і аеродроми були під прицілом ракетних обстрілів. Внаслідок чого було пошкоджено 19 аеродромів із 35 (аеропорти у Дніпрі, Вінниці, Івано-Франківську, Одесі, Миколаєві, Гостомелі та інші). За попередніми оцінками, загальні непрямі втрати авіаційної галузі оцінюються у 154,7 млрд грн (5,3 млрд дол. США), з яких 13,6 млрд грн (0,46 млрд дол. США) — це втрати аеропортів, 125,2 млрд грн (4,28 млрд дол. США) - втрати авіакомпаній, - 7,4 млрд грн (0,25 млрд дол. США) - державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украсерорух), 8,4 млрд грн (0,29 млрд дол. США) - втрати інших суб'єктів комерційної діяльності на території аеропортів. [3].

Відновлення авіаційних рейсів не можливе до закінчення війни, і це зрозуміло, - безпека цивільного населення – найголовніший пріоритет, да і відбудувати те, що за мить може бути знищено російськими ракетами, сенсу не має. Сьогодні виживають лише ті авіакомпанії, які надали свої літаки в оренду закордонним авіакомпаніям, а саме SkyUp та МАУ. Важливо, що літаки були передані закордонним колегам разом з екіпажем, який при цьому не втратить кваліфікацію. Відомо, що екіпаж, який не літає поспіль 6 місяців, потім знову проходить іспити і сертифікацію для отримання ліцензії на керування авіатранспортом.

Але, найголовніша проблема цивільної авіації України – зруйновані аеропорти, злітні полоси, термінали тощо. Всі аеропорти нашої країни умовно слід розділити на три групи за ступенем пошкодження. Мінімально ушкоджений є Ужгородський аеропорт через близькість до натівських кордонів; ушкоджені через обстріли, але відновлення можливе за 2-3 місяці – їх більшість та зруйновані повністю – Херсонський, Донецький, які потрібно відбудувати повністю.

Експерти з питань транспорту та інфраструктури вважають, що для перезапуску галузі цивільної авіації знадобиться від кількох тижнів до кількох місяців. При цьому, вони пропонують створити національного авіаперевізника, що було в планах ще до початку війни і сприяло б кращій організації спільного авіапростору з Євросоюзом, особливо в рамках поетапної євроінтеграції.

У своїй доповіді на Асамблеї Міжнародної ради аеропортів (Airports Council International) у червні 2022 року, який був присвячений європейському ранку авіаперевезень та проблеми з якими зіткнулася цивільна авіація через військові дії на території України, генеральний директор Міжнародного аеропорту «Бориспіль», радник міністра інфраструктури Дубровський О. зосередився на рішеннях, реалізованих протягом чотирьох місяців війни для захисту інфраструктури аеропорту, зосередившись на двох сферах. По-перше, відновлення інфраструктури та авіаційної безпеки. По-друге, стратегічне бачення повоєнного розвитку української авіації.

Висновок. Українська влада поставила перед собою завдання поживлення економіки країни та відновлення. Після перемоги роль цивільної авіації буде надзвичайно важливою: повернення українських біженців, доставка гуманітарних вантажів, обладнання, медикаментів, надання послуг

громадянам у районах, де аеропорти сильно пошкоджені та не можуть бути швидко активовані, та набагато більше.

Список літератури

1. Вікторова Є. О. Роль авіаційної галузі в розвитку світової економіки. / Є. О. Вікторова. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://surl.li/cuvty>
2. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс] . - Режим доступу: <https://avia.gov.ua>
3. Звіт про прямі збитки інфраструктури, непрямі втрати економіки від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України, та попередня оцінка потреб України у фінансуванні відновлення. [Електронний ресурс] . - Режим доступу: https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/07/NRC_CLEAN_Final_Jul1_Losses-and-Needs-Report.pdf
4. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. / Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. // Причорноморські економічні студії. - Випуск 48-1. 2019.-С. 133-141. [Електронний ресурс] . — Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/bses.48-22>
5. <https://www.radiosvoboda.org/a/sanktsiyi-tsyvilna-aviatsiya-rosiyi/31761199.html>