

Л.М. Ткачук, к.геогр. н, доц.
(Національний авіаційний університет, Україна)

Специфіка інтеграції українських авіакомпаній в європейський ринок авіаперевезень в умовах війни

Розглянуто умови, сучасний стан і специфіку функціонування вітчизняних авіа перевізників під час війни. Розкрито сутність ветліз-контрактів як актуальної форми інтеграції українських компаній в європейський ринок авіаперевезень. Наведено кейси успішних проєктів.

Українська цивільна авіація нині переживає найглибшу кризу своєї історії. Повітряний простір України був закритий 24 лютого 2022 р. Таким чином, авіасполучення у межах країни і регулярні рейси до/з українських аеропортів були скасовані. Наразі більшість авіаційних та військових експертів погоджуються, що перспективи відновлення авіасполучення в Україні є ефемерними, зокрема через неспроможність забезпечити безпеку польотів.

Досвід здійснення регулярних авіаперевезень у зонах конфліктів за наявності постійних чи періодичних загроз авіа руху є. Однак, розглядаючи успішні кейси, слід враховувати, що інтенсивність, тривалість, площа театру військових дій в Україні та рівень озброєнь, що використовує противник, наразі безпрецедентні.

Ізраїль, як і Україна, відноситься до регіонів, визначених ІКАО як зони з високим ризиком повітряного руху, але авіасполучення в країні не переривається. Зокрема, біля двох тисяч рейсів щотижня обслуговуються аеропортом Тель-Авіва. Це результат спільної дії одразу декількох факторів. Найвагоміший з них це унікальна глибоко ешелонована система протиповітряної оборони, що захищає країну та її повітряний простір від ракет різного типу: «Хец» – від балістичних ракет, "Залізний купол" – від крилатих ракет ближнього радіуса дії, «Праща Давіда» – від ракет середнього радіуса завдяки здатності уражати цілі на відстані 300 км. Ізраїль також має найсучасніші винищувачі, включно зі стелс-реактивними літаками F-35I, які також використовуються для збиття безпілотників і крилатих ракет. Щоб захистити повітряний простір в Україні, площа якої в 30 раз більша за площу Ізраїлю, таких або аналогічних систем потрібно сотні. Вартість їх придбання, експлуатації та обслуговування зробить галузь повітряних перевезень збитковою. Одночасно літаки деяких ізраїльських авіакомпаній, зокрема державної El Al, додатково оснащені тепловими пастками, як військові повітряні судна, і здатні автоматично відстрілюватися в разі виявлення загрози влучання ракети.

Авіаперевізники не мають права здійснювати польоти без страхування відповідальності. А там де існують загрози безпечному авіаруху йдеться не лише про страхування пасажирів, екіпажу, вантажу але й військових ризиків. Нерідко авіаперевезення в країнах, де літати небезпечно, здійснюють державні авіакомпанії власними (не орендованими) літаками, а страхування – місцеві

страхові компанії. Очевидно, що такі бізнес рішення є ситуаційними і адаптивними, і клонування їх на інших ринках може бути просто неможливо.

Також сумнівною видається ідея з експлуатацію окремих спеціально захищених міжнародними домовленостями (за аналогією із зерновими угодами) безпечних авіа коридорів. По-перше, цей варіант релевантний лише для аеропортів, розташованих у безпосередній близькості до кордону, щоб літаки змогли одразу після зльоту потрапити в повітряний простір Європейського Союзу і вже там безпечно здійснювати польоти. У нас це лише “Міжнародний аеропорт Львів” ім. Д. Галицького та “Міжнародний аеропорт Ужгород”, потужності летовища останнього не дозволяють приймати більшість сучасних повітряних суден. По-друге, потрібні гарантії безпеки від ЗСУ і згода, зокрема Польщі та Словаччини додатково ризикувати безпекою власного повітряного простору. Адже системи протиповітряної оборони можуть неправильно ідентифікувати цивільні борти і помилково на них націлюватися. Дуже вірогідними на таких рейсах будуть провокації з боку ворога і теракти.

Отже, важливо розуміти, що можливість відновлення авіасполучення залежить від рішень міжнародних партнерів, незалежних регуляторів, страхових компаній. Тому навіть припинення військових дій і визнання Україною безпеки власного повітряного простору не означатимуть відновлення авіасполучення.

Практично єдиним варіантом, що передбачає продовження експлуатації українськими авіакомпаніями свого флоту та дозволяє зберегти персонал, доки небо України залишається закритим, є wet lease. Wet lease, мокрий лізинг, також відомий як лізинг ACMI (Aircraft Crew Maintenance and Insurance) передбачає оренду літака разом з екіпажем, обслуговуванням і страхуванням. Така практика є достатньо поширеною в сфері нерегулярних перевезень, коли потрібно закрити додатковий попит на популярних сезонних напрямках, здійснити евакуаційні чи гуманітарні рейси, або і на регулярних рейсах, коли є потреба замінити літак, що зламався, чи поставити більш місткий борт. Попит на такі послуги в Європі суттєво зріс. Після двох років простою під час пандемії коронавірусу, коли компанії скорочували персонал і обмежували польоти, влітку 2022-го року подорожі знову стали актуальними. Це стало нішею для наших авіаперевізників. Саме завдяки wet lease три великі українські авіакомпанії – SkyUp, Windrose і колишня Azur Air Ukraine (тепер Skyline Express) змогли продовжити операційну діяльність закордоном.

На початку 2022 р. страхові компанії почали відмовляти українським авіаперевізникам, оцінюючи ризики потенційного вторгнення як вірогідні. Більшість літаків вітчизняним компаніям не належать, а перебувають у лізингу. Без страхування та через ризики лізингодавці почали масово відкликати літаки. Тож українські компанії почали втрачати можливості ще до війни, зокрема український лоукост Bees Airline, який тільки навесні 2021-го почав роботу, залишився без флоту ще на початку лютого 2022 р. До початку повномасштабного вторгнення SkyUp встигла перевезти в Європу 10 з 11 своїх літаків. В той же час у інших українських авіакомпаній більшість літаків залишилися заблокованими в українських аеропортах, у МАУ – 21 з 25, у Windrose – усі 11 літаків.

Найуспішнішою українською авіакомпанією у період війни є SkyUp. Показово, що за цей час не було звільнено жодного працівника. Вже у 2022 р. SkyUp активно продовжував літати та заробляти, тільки тепер в Європі. Їм вдалося укласти вельлінгові контракти з дев'ятьма авіакомпаніями (Wizz Air, TailWind, Air Moldova, Smart Wings, Corendon Dutch Airlines, FlyEgypt, Freebird Airlines, Air Albania). Загалом же у 2022 р. авіакомпанія здійснила 7 713 рейсів, перевезла понад 1,08 млн. пасажирів у 204 аеропорти світу за 627 маршрутами і навіть залучила новий борт Boeing 737-800. 2023 р. теж став успішним: було здійснено 10 528 рейсів, що на 36% більше, ніж у 2022 р, перевезено 1,5 млн. пасажирів, що на чверть більше, ніж у 2022 р. Структура виконаних у 2023 р. рейсів лишилася практично такою ж як і у 2022 р.: у 80–90% випадках це АСМІ-перевезення і ще в 10–20% залежно від сезону – чартерні рейси на замовлення туроператорів. У травні 2023 р. SkyUp запустила дочірню компанію на Мальті. SkyUp Airlines розпочала регулярні рейси між європейськими країнами, а також у 2024 р. отримала дозволи на рейси до Канади та США. Зокрема уже під власним кодом SkyUp Airlines забезпечувала рейси між Тель-Авівом і Кишиневом. Цей маршрут популярний серед паломників-хасидів, які подорожують до Умані.

Що ж до МАУ, то у 2022-му довший лідер ринку зосередився на чартерних рейсах для європейських туркомпаній, забезпечував перельоти для спортивних команд країн Європи та України. Однак комерційного успіху не досяг, на тлі чого загострився давній внутрішній конфлікт між акціонерами МАУ. Це заблокувало роботу компанії, а доступні борти через підконтрольні Ігорю Коломойському лізингові компанії були передані Windrose.

Windrose відновила операційну діяльність у 2023 р., на літаках з флоту МАУ (Embraer 190, Boeing 737-800, Boeing 737-900ER) виконувалися рейси за вельлінговими угодами з Air Montenegro, Nouvelair та FlyEgypt.

Отже варто констатувати, що вітчизняні авіакомпанії продовжують літати попри закритий повітряний простір над Україною; вельліз-контракти стали тією нішею, що забезпечує їх основні прибутки, а також дозволяють поглиблювати інтеграцію у європейський і глобальний ринки авіаперевезень.

Список літератури

1. Негода Т. (2023). Відновлення аеропорту, або коли Україна знову злетить. Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/3650935-vidnovlenna-aeroruhu-abo-koli-ukraina-znovu-zletit.html>.

2. 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-vumovah-viyni_453.

3. «Стереотип ЄС: якщо ти з України, то маєш коштувати дешевше». CEO SkyUp Дмитро Сероухов про роботу під час війни, власну європейську авіакомпанію та плани щодо США (2024). URL: <https://forbes.ua/company/stereotip-es-yakshcho-ti-z-ukraini-to-maesh-koshtuvati-deshevshe-seo-skyup-dmitro-seroukhov-pro-robotu-pid-chas-viyni-vlasnu-evropeysku-aviakompaniyu-i-plani-shchodo-ssha-10032023-12189>