



Галузь авіаційних перевезень у результаті пандемії коронавірусу виявилася однією з найбільш постраждалих у світі.

Про те, як зміниться цінова політика авіакомпаній, чому лоукости в світі втрачають позиції, а також про те, чого чекати українцям від наших авіап перевезень, розбирався "Апостроф".

Коронавірус піде, а лоукости вже не повернуться

Індустрія лоукост-авіап перевезень почала освоювати український ринок відносно недавно — фактично паралельно з процесом відкриття для українців "безвізу" з Євросоюзом. Реальна можливість відвідати якусь європейську столицю на вихідні, заплативши 20-30 євро за квиток на літак, та ще й без мороки з візами, створила значний позитивний емоційний фон для українців і стала вже здаватися звичною частиною сучасного життя. Як виявилось, ненадовго. Адже з приходом коронавірусної пандемії, перспективи збереження індустрії лоукост-авіап ерельотів стали доволі примарними.

Втім, стверджувати, що саме коронавірус завалив ринок лоукостів, все ж не буде повністю правильним. "Ще до коронавірусної пандемії спостерігалось зближення класичних авіап перевезень та індустрії лоукостів за рахунок зменшення порогової ціни звичайних авіап ельотів та введення лоукостерами цілого ряду платних послуг, що по сумарній ціні наближувало їх авіарейси до звичайних. Коронавірус просто пришвидшив цей процес", - пояснив директор програми "Інфраструктура" Українського Інституту майбутнього Володимир Шульмейстер.

На жаль, для простих пасажирів (і на радість великим авіап еревізникам) створюються умови, за яких лоукости просто не зможуть зберегти свою основну фішку — власне, "низьку ціну".

Адже вже сьогодні, коли поступово відкриваються кордони і літаки потихеньку починають курсувати між європейськими і не тільки країнами, окремі держави і європейські структури видають багатосторінкові документи, які регламентують авіап перевезення в коронавірусну епоху. Більшість з них — обмеження кількості пасажирів на борту, обмеження на ручну кладь, дотримання вимог "соціального дистанціювання" - ще більш-менш можливо реалізувати у "бізнес-класі", де і так зазвичай просторо і комфортно, але абсолютно нереально в лоукості.

Звісно ж, коронавірус буде з нами не назавжди (принаймні, хочеться в це вірити). Але цілком може статися, що деякі введені ним обмеження залишаться. "Гарним прикладом є безпекові обмеження, введені після теракту 11 вересня 2001 року. Вони практично не торкнулися бізнес-класу (де, наприклад, продовжують сервірувати залізні столові прибори та дозволяють проносити з собою рідину), і навіть після того, як загроза втратила актуальність, залишаються чинними вже більше 20 років. Немає підстав

вважати, що з коронавірусними обмеженнями буде інакше", - висловив переконання авіаційний економіст, експерт суспільної компанії "Євро-патруль" В'ячеслав Коновалов.

Авіапольоти знову лише для обраних

Для того, щоб компанії не хитрували, стараючись якось обійти "коронавірусні вимоги", країни вже починають вводити обмеження на мінімальну порогову ціну авіаквитка. Піонером стала Австрія, яка законодавчо заборонила возити авіапасажирів менше як за 40 євро. І враховуючи активність екологічної та соціальної дискусії навколо авіаперевезень в ЄС, немає сумнівів, що така практика отримає широку підтримку.

"Принцип мінімальної встановленої ціни на авіаквиток накладеться на всі авіалінії, і дуже швидко вже не буде ніякої різниці не буде - "лоукост" перевізник чи ні. Звісно, якісь особливості збережуться, але колосальна різниця у вартості квитків зникне, і дешевих білетів вже ніколи не буде. Час ще покаже, але вже зараз можна спрогнозувати зростання середньої ціни польоту на 40-60%", - зазначив Володимир Шульмейстер.

Звісно ж, не лише лоукостам буде важко виходити з коронавірусної кризи. Експерти по всьому світу прогнозують важкі часи для всієї індустрії пасажирських авіаперевезень. "Коли пандемія коронавірусу піде на спад, ніякого швидкого повернення до норми не буде. Нові заходи щодо перевірки здоров'я та безпеки обіцяють ще більше ускладнити подорожі, і авіакомпанії будуть зменшеними версіями своїх колишніх самих себе, зі скороченням маршрутів та їх покриття, і якісно відмінними практиками польотів. В цілому ж, відновлення пасажиропотоку до рівня 2019 року займе, за оптимістичними оцінками, від двох до 5 років", - описав ситуацію аналітик видання Forbes Джеремі Богайскі.

Але з усіх проявів кризи саме крах лоукостів в Україні відчують найбільше. Враховуючи незначні середні рівні доходів в нашій країні, лише прихід на ринок дійсно дешевих лоукостів зумів відкрити небо для простих українців. Та й то, тоді навіть за таких сприятливих умов менше 5% наших громадян користувалося авіаперевезеннями. Тепер же ж все загрожує повернутися до "старих-добрих часів", коли можливість полетіти в Європу на літаку, а не одну-дві доби, сидячи на торбах, трястися в автобусі, була привілеєм виключно "вершків суспільства", - зірок, бізнесменів і політиків.

Промінь надії в темному небі дорогих авіаквитків

Показово, що "коронавірусні обмеження", які грозяться підняти до небес ціну на авіаперевезення, далеко не одностайно сприймаються спеціалістами, як дійсно необхідні. "Система кондиціонування та вентилявання салону сучасних літаків фактично поміщає кожного пасажирів в окремий повітряний потік. Що по зводить ризик передачі зарази на борту до мінімуму. Крики про те, що "сотні людей сидять годинами в маленькому замкненому просторі" не мають жодного відношення до реальності. В зв'язку з цим рішуче незрозуміло, для чого вводити всі ці обмеження — розсаджувати пасажирів "через одного", або й взагалі відверто ідіотські ідеї обгортати кожне місце в пластиковий захист. Складається стійке враження, що такими методами лобісти просто намагаються "впарити" перевізникам якусь нову бортову систему, за звичних умов абсолютно

непотрібну", - поділився підозрами В'ячеслав Коновалов.

Втім, незалежно від обґрунтованості пропонованих обмежень, перед обличчям реальних сотень тисяч смертей від коронавірусу, ніхто не наважиться від них відмовлятися. Тому радикальні зміни у авіапольотах — в першу чергу на цінниках квитків — ми відчуємо обов'язково. Інша справа, що не одразу.

Найпершим поривом авіакомпаній після зняття заборон на польоти буде будь-якою ціною відновити пасажиропотік. Гендиректор Ryanair заявляв, що їх компанія готова возити пасажирів "хоч за один долар", аби була така можливість. І ірландський лоу-костер далеко не єдиний у таких прагненнях. "Після того, як заборони спадуть, авіакомпанії завалять ринок такими спокусливими пропозиціями, що пересічному мандрівнику доведеться раз-по-раз запитувати себе: "гей, чому я ще не лечу". Але після того, як "піддослідні" пасажирів повернуться з перших рейсів незараженими і неушкодженими, компаніям, виконуючи вимоги соціального дистанціювання, доведеться піднімати тарифи", - розповів авіаційний консультант Роберт Манн-молодший.

Також не варто забувати, що на окремих напрямках зростання ціни буде компенсуватися "доплатами" приймаючої сторони. Країни, залежні від туристичної індустрії, такі, як Туреччина і Єгипет, зазвичай компенсують половину, а то і повну вартість квитка для туриста, що прибуває до них. Враховуючи, що курортним і туристичним "меккам" теж треба в максимальних темпах відновлюватися після коронавірусу, є всі підстави вважати, що практика компенсацій вартості польотів отримає найширше застосування, принаймні, на період відновлення після кризи.

А от щодо України і її державної політики підтримки авіаперевезень у експертів викликають серйозні зауваження. Навіть очевидні і елементарні кроки — на зразок скасування ПДВ на внутрішні авіаперевезення — в українських урядовців довелося "вигризати" роками. І зараз лише одна перспектива є чіткою та неминучою. "Халява" закінчилася і по-справжньому дешевих авіаквитків українці побачать ще не скоро.

В'ячеслав Масний