

**Н. А. ДОЛЖЕНКО\***

*АО «Академия Гражданской Авиации», г. Алматы, Казахстан*

*e-mail: nadin-air@mail.ru*

## **ПАДЕНИЕ УРОВНЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В РЕЗУЛЬТАТЕ ВСПЫШКИ ПАНДЕМИИ COVID-19**

*Решение проблем кризиса не является чем-то новым для авиакомпаний и авиационного и туристического сектора в целом. Подобно тому, как отрасль преодолела прошлые эпидемии, экономический спад, досадные нарушения безопасности и другие изнурительные события, она также преодолет кризис COVID-19. Действия, предпринимаемые правительствами, лидерами отрасли и отдельными авиакомпаниями в этот период, будут влиять на глубину кризиса, как долго будут длиться последствия, как быстро восстановится отрасль, в какой степени отрасль будет преобразована и какие компании появятся относительно сильнее своих сверстников.*

**Ключевые слова:** *авиация, безопасность, регулярность, деятельность авиационного сектора, кризис, авиакомпании, полёты, развитие.*

**Введение.** Более высокие цены на билеты, меньшее количество маршрутов, предполетные медицинские осмотры и еще меньше бесплатного питания. Пандемия коронавируса возвестила новую эру в авиоперевозках.

Буквально пустые аэропорты свидетельствуют о том, что пандемия коронавируса затронула практически все сферы авиационной отрасли. Мы должны быть готовы к прерывистому и длительному выздоровлению.

Всего за несколько недель коронавирус прервал десятилетия развития казахстанской авиации – это «воздушный взрыв», который стал одним из величайших культурных и экономических явлений в послевоенном мире. Сейчас все приостановлено. По данным аналитических компаний, с января авиакомпании Казахстана и всего мира сократили вместимость самолетов более чем на 70 процентов.

Компании также обеспокоены тем фактом, что люди, вероятно, не захотят находиться в замкнутом пространстве даже после того, как вирус окажется под контролем. Согласно исследованию Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), более 40 процентов потенциальных пассажиров планируют подождать еще как минимум шесть месяцев, прежде чем снова вылететь после того, как меры будут отменены и границы будут вновь открыты.

**Основная часть.** Воздушный транспорт составляет небольшую долю ВВП, но он тесно связан с деятельностью других секторов, особенно аэропортов и авиастроения, которые в совокупности рассматриваются здесь как «авиационная промышленность». Авиационная промышленность является ключевым фактором для многих других видов экономической деятельности.

Резкое падение спроса на пассажирский воздушный транспорт (и в меньшей степени на грузовые) из-за пандемии COVID-19 и мер по сдерживанию угрожает жизнеспособности многих компаний, как в секторе воздушного транспорта, так и в остальной авиационной отрасли, на кону много рабочих мест.

---

\* Адрес для переписки. E-mail: nadin-air@mail.ru

В то время как авиационная промышленность часто становилась целью государственной политики, кризис COVID-19 ускорил появление нового пакета кредитов, гарантий по кредитам, субсидий на заработную плату и вливаний в акционерный капитал, что вызвало обеспокоенность по поводу конкуренции и эффективного использования государственных ресурсов.

Чтобы продвигать устойчивую траекторию развития авиационной отрасли, государственная политика должна отдавать приоритет общесекторальным мерам и конкуренции. В частности, им необходимо:

- найти баланс между потребностью в поддержке и риском искажения конкуренции. В случаях, когда меры поддержки для конкретных компаний необходимы или уже были реализованы, они не должны искажать правила игры с другими фирмами в авиационной отрасли;

- сохранить динамику бизнеса и позвольте уйти. Поскольку спрос может структурно отличаться от спроса до кризиса и, возможно, ниже, правительствам следует поощрять реструктуризацию и избегать поддержки нежизнеспособных фирм, но поддерживать уволенных работников;

- поощрять инвестиции в «зеленый» переход и тем самым повышать долгосрочную устойчивость авиационной отрасли, например, путем принятия решений о поддержке на уровне компаний в зависимости от улучшения состояния окружающей среды;

- обеспечить устойчивость на протяжении всей цепочки создания стоимости в авиации, включая производителей самолетов и аэропорты. Поскольку координация между секторами и другими политиками имеет решающее значение, политические меры реагирования на кризис COVID-19 в авиационной отрасли должны быть интегрированы в стратегии перехода к низкоуглеродным технологиям, реализуемые или обсуждаемые во многих странах ОЭСР.

Воздушный транспорт – небольшая, но важная часть экономики. Сектор воздушного транспорта (пассажирский и грузовой) составляет лишь небольшую долю добавленной стоимости стран ОЭСР. Тем не менее, прочные межотраслевые связи как с добывающим, так и с перерабатывающим сектором делают его важной частью экономики.

Во-первых, воздушный транспорт опирается на несколько восходящих секторов: вспомогательная деятельность для воздушного транспорта (включая эксплуатацию аэропортов); авиастроение; услуги аренды и лизинга; производство очищенной нефти (включая смешивание биотоплива). В частности, сектор воздушного транспорта и аэропорты неразрывно связаны. Некоторые аэропорты сильно зависят от одной или нескольких компаний, которые используют их в качестве хаба. Совместное владение является обычным явлением либо для частных субъектов (например, Lufthansa владеет миноритарной долей в аэропорту Франкфурта), либо для государственного сектора. Показатели регулирования товарных рынков ОЭСР показывают, что в 2018 году государственный сектор являлся акционером крупнейшего внутреннего аэропорта в трех из каждых четырех стран ОЭСР и крупнейшего авиаперевозчика в одной из трех стран. Более того, производители самолетов сильно зависят от спроса со стороны авиатранспортного сектора напрямую или через лизинговые компании. Поскольку

как уровень деятельности, так и стратегические решения, касающиеся воздушного транспорта, аэропортов и авиастроения, взаимосвязаны, в данном обзоре они рассматриваются вместе как «авиационная промышленность».

Во-вторых, воздушный транспорт является ключевым элементом для секторов переработки и сбыта, поскольку он позволяет осуществлять несколько видов экономической деятельности посредством торговли товарами и особенно услугами посредством перемещения физических лиц (например, торговля услугами по способу 4). Авиаперевозки необходимы для бесперебойной работы глобальных цепочек поставок. Деловые поездки – важный канал передачи международных знаний. Доступность беспосадочных межконтинентальных рейсов является важным фактором, определяющим местонахождение штаб-квартир крупных фирм, даже несмотря на то, что влияние аэропортов на местную экономическую деятельность обсуждается. Готовность полетов к большому количеству пунктов назначения также важна для туризма, в частности международного туризма.

Помимо межотраслевых связей, воздушный транспорт характеризуется как взаимодополняемостью, так и взаимозаменяемостью с другими видами транспорта, особенно высокоскоростным железнодорожным транспортом на маршрутах короткой и средней протяженности. По оценкам Международного энергетического агентства, в условиях, предшествовавших COVID, 14% мировых рейсов можно было бы перевести на высокоскоростные железнодорожные перевозки. Тем не менее, воздушный транспорт остается важным для территориальной сплоченности и конвергенции развития, поскольку зачастую это единственный жизнеспособный способ соединения периферийных регионов.

Изменение поведения пассажиров после кризиса COVID-19, ограничений на поездки и последующего экономического кризиса привело к резкому падению спроса на услуги авиакомпаний. По данным IATA, пассажирский воздушный транспорт, измеряемый как коммерческий пассажирский километр, снизился на 90% в годовом исчислении в апреле 2020 года и все еще на 75% в августе. Спад экономической активности и торговли сказался на грузоперевозках, которые в апреле были почти на 30% ниже по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и все еще примерно на 12% ниже в августе.

Размер шока оказал давление на буферы ликвидности авиакомпаний, даже если значительная часть их затрат является переменной (около 50% по данным IATA, в частности, топливо составляет 25% от общих затрат), и недавнее падение цены на нефть снизили эксплуатационные расходы авиакомпаний.

В среднесрочной перспективе авиакомпании сталкиваются с двумя факторами неопределенности:

Стоимость оздоровительных мероприятий. Эксплуатационные расходы, вероятно, увеличатся в краткосрочной перспективе как для авиакомпаний, так и для аэропортов из-за дополнительных требований к здоровью и безопасности (например, дезинфекция, СИЗ, проверка температуры или вирусные тесты), прежде чем они могут быть переданы потребителям. Более того, если они будут реализованы в отношении воздушного транспорта, меры социального дистанцирования могут привести к сни-

жению коэффициента пассажирской загрузки (т.е. количества мест, которые могут быть заняты во время полета) до 50%.

Форма подъема для коммерческих рейсов. Ограничения на международные поездки, сокращение экономической активности и изменения в поведении на транспорте со стороны осторожных потребителей могут помешать возвращению к докризисным уровням спроса, даже несмотря на то, что во многих странах были ослаблены меры карантина и ограничения на поездки внутри страны. Восстановление коммерческих авиaperевозок происходит медленно: по состоянию на сентябрь 2020 года количество рейсов остается более чем на 40% ниже докризисного уровня во всем мире. За этим скрываются различия в продолжительности полета: на дальнемагистральных рейсах сокращение еще более заметно. В долгосрочной перспективе изменения в поведении потребителей могут привести к структурным изменениям спроса на воздушный транспорт. Несмотря на то, что восстановление внутренних рейсов в Китае предполагает, что объем перевозок может вернуться к докризисному уровню, нельзя исключать необратимое падение спроса с докризисных уровней, в том числе за счет модальных изменений в торговле услугами (например, видеоконференцсвязь вместо деловых поездок.) или, в меньшей степени, за счет замены другими видами транспорта (например, высокоскоростными поездами).



Количество рейсов, совершенных авиакомпаниями мира за год

$$110000 \times X = 30000$$

$$X = \frac{30000}{110000}$$

$$X = 27\%$$

$$100\% - 27\% = 73\%$$

Отсюда следует, что количество рейсов с начала года до момента введения строгих карантинных мер снизилось на целых 73%.

Сочетание отрицательного шока спроса и предложения и неопределенность в отношении среднесрочной перспективы создают неопределенные перспективы для авиакомпаний. Благодаря межотраслевым связям эта неопределенность влияет на всю авиационную отрасль. Более того, отрасль по-прежнему подвержена возможному возобновлению пандемии, поскольку правительства могут ввести новые ограничения на авиаперелеты для борьбы с обострениями или потенциальной второй волной инфекций. Это может поставить под угрозу существование некоторых фирм в отрасли, поскольку объем производства и выручка, вероятно, в течение некоторого времени останутся ниже докризисного уровня.

До начала кризиса COVID-19 авиакомпании были в совершенно разных ситуациях. В частности, воздушный транспорт является одним из секторов с наибольшим разбросом производительности между компаниями и, в меньшей степени, прибыльности. Таким образом, авиакомпании вошли в кризис с совершенно разными способностями противостоять такому шоку и неоднородными перспективами на будущее.

Банкротства или слияния и поглощения крупных компаний могут отрицательно сказаться на конкуренции в сфере воздушного транспорта, что может сказаться на ценах. Даже если 80% пассажирских мест находятся на маршрутах с несколькими перевозчиками, многие из этих маршрутов зависят от небольшого количества фирм (36% маршрутов включают только двух или трех перевозчиков).

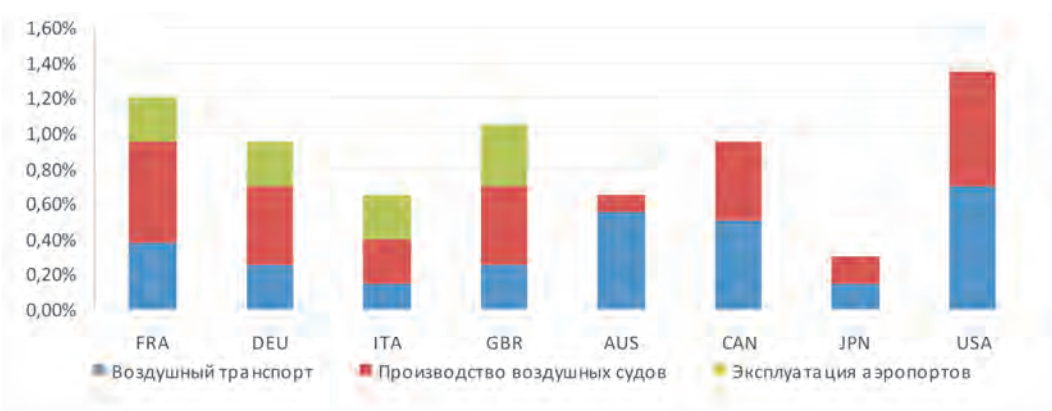
Вмешательства государственной политики в авиационную отрасль в прошлом имели разные причины. Большинство вмешательств нацелено на производителей самолетов. Эти фирмы обычно используют метод обучения на собственном опыте и значительную экономию на масштабе, что может привести к недостаточным инвестициям в технологии, инновации или производственные мощности и, следовательно, оправдать государственную поддержку. Государственная политика также направлена на координацию широкого круга поставщиков и различных ноу-хау, а также на обеспечение безопасности воздушных судов. В последнее время производители самолетов также стали объектом зеленой промышленной политики, стремясь ускорить переход к низкоуглеродным самолетам. Помимо поддержки производителей самолетов, правительства также вмешались, чтобы сохранить рабочие места в крупных авиатранспортных компаниях.

Когда дело доходит до реагирования на кризис COVID-19, большинство мер, направленных на конкретный сектор или компанию, до сих пор были нацелены на воздушный транспорт. По состоянию на август 2020 года правительства предоставили авиакомпаниям поддержку на сумму около 160 миллиардов долларов США. Почти две трети этой поддержки состоит из прямой помощи (субсидии, ссуды, акционерный капитал, вливание денежных средств), а одна четверть принимает форму субсидий на заработную плату. Вмешательства обычно принимают три формы:

Схемы нецелевой поддержки, предназначенные для предоставления ликвидности фирмам независимо от их деятельности, включая расширение существующих схем сохранения рабочих мест или введение новых;

Отраслевые схемы (например, авиакомпании, работающие в Австралии, или вся авиационная отрасль во Франции), в том числе схемы поддержки работников авиакомпаний (например, Программа поддержки заработной платы в США);

Меры поддержки конкретных фирм, включая частичную или полную национализацию, реализованные некоторыми странами из-за присутствия крупных компаний в секторе воздушного транспорта (например, Alitalia, Lufthansa).



Размер авиационной отрасли в отдельных странах ОЭСР

По мере затягивания кризиса правительства могут больше прибегать к вливанию капитала. По данным IATA, даже если авиакомпании, похоже, не войдут в кризис с более высоким уровнем левериджа, чем компании в других секторах, их уровень долга может вырасти на целых 28% в 2020 году. При отсутствии вливания капитала это существенно повлияет на их способность финансировать новые инвестиции, а для некоторых фирм - на их платежеспособность.

Кризис COVID-19 усилил некоторые из причин, которые ранее использовались для оправдания поддержки авиационной отрасли. В частности, проблемы с ликвидностью, увеличение долгового бремени и неопределенные перспективы могут поставить под угрозу важнейшие инвестиции, направленные на снижение углеродоемкости отрасли, особенно приобретение, более экономичных самолетов.

В то время как промышленная политика в авиационной отрасли в первую очередь ориентирована на производителей самолетов, кризис выявил решающую роль воздушного транспорта и инфраструктуры аэропортов в обеспечении связи периферийных районов (в частности, островов). В нескольких странах (Франция, Греция, Исландия, Италия, Испания, Норвегия, Португалия) розничные тарифы авиаперевозчиков на внутренние перевозки регулируются, а иногда и субсидируются в результате выполнения обязательств по предоставлению государственных услуг на определенных маршрутах.

Правительствам необходимо найти баланс между поддержкой авиационной отрасли и необходимостью сохранения конкуренции, в частности, при рассмотрении конкретных мер для компаний.

Государственное вмешательство может иметь неоднозначные последствия для конкуренции. С одной стороны, банкротство небольшого числа компаний может значительно снизить конкуренцию, а их спасение может предотвратить это. С другой стороны, вливание капитала может поставить под угрозу «конкурентный нейтралитет» государства и повлиять на доступ иностранных компаний на внутренний рынок. Хорошее управление государственными предприятиями необходимо для предотвращения негативного воздействия на конкуренцию, а также для повышения эффективности контролируемых фирм. Меры по стимулированию конкуренции должны, в частности, быть сосредоточены на снижении стоимости входа, например, путем резервирования оставленных мест в аэропортах для новых участников.

Приоритетом правительства должно быть сохранение деловой динамики в авиационной отрасли.

Вмешательство государства, если оно не продумано должным образом, может замедлить динамику бизнеса и в конечном итоге рост производительности. Если они выходят за рамки обще секторального вмешательства и предоставляют поддержку конкретным фирмам, правительства должны нацеливаться только на платежеспособные и производительные компании. Как и в любой другой отрасли, правительствам следует избегать поддержки нежизнеспособных компаний; скорее, они должны разрешить выход и способствовать перераспределению ресурсов. На практике это требует обще секторальных мер и усиления конкуренции.

Риск того, что государственное вмешательство отрицательно скажется на динамике бизнеса и производительности, может быть особенно серьезным для воздушного транспорта, учитывая большой разброс прибыльности и производительности между компаниями в этом секторе. Поскольку в среднесрочной перспективе спрос, вероятно, останется невысоким, сектор начал адаптироваться и сокращаться. В этом контексте правительствам следует разрешить сокращение, а не противодействовать ему, проявляя особую осторожность, способствуя реструктуризации или выходу из наименее эффективных компаний, продолжая при этом ориентироваться на эффективное использование государственных ресурсов.

В процессе реструктуризации правительству необходимо упростить переход для уволенных рабочих. Помимо снижения затрат для компаний, схемы сохранения рабочих мест защищали доходы работников авиационной отрасли в разгар кризиса. По мере устранения неопределенности в отношении стоимости мер по охране здоровья и формы восстановления после коммерческих рейсов схемы сохранения рабочих мест должны быть адаптированы к целевым рабочим местам, которые являются жизнеспособными, но могут быть уволены. В то же время правительствам необходимо сосредоточить внимание на поддержке работников авиационной отрасли, которые рискуют остаться без работы, а не на поддержке конкретных рабочих мест.

Политические меры должны стимулировать инвестиции для повышения устойчивости авиационной отрасли.

Несмотря на то, что сокращение выбросов является значительным, сокращение выбросов из-за мер по сдерживанию и экономического кризиса, вероятно, будет только временным и не будет иметь никакого значения для замедления изменения климата. В то время как заземление значительной части мирового флота может привести

к списанию наименее эффективных самолетов, кризис COVID-19 может также сократить или отложить необходимые инвестиции в низкоуглеродные технологии из-за финансовых ограничений и недавнего падения цен на нефть.

Инвестиции в более чистые самолеты и топливо могут способствовать долгосрочному повышению устойчивости авиационной отрасли. Выход фирм на путь устойчивого развития может способствовать их долгосрочной жизнеспособности и снизить моральный риск, потенциально вызванный нынешней волной поддержки. В этом отношении правительственные вмешательства должны рассматривать транспортный сектор целостно и, где это уместно, рассмотреть возможность продвижения перехода к более энергоэффективным видам транспорта, например высокоскоростная железная дорога.

Политические меры для поддержки инвестиций в устойчивость должны касаться всей авиационной цепочки создания стоимости, включая производителей самолетов и двигателей и аэропорты.

Политика не должна способствовать стимулированию спроса на воздушные суда со стороны авиакомпаний. Дополнительные расходы могут поставить под угрозу платежеспособность последних и неэффективно обеспечить стабильный поток заказов для производителей самолетов.

Более того, вместо того, чтобы сосредотачиваться на крупных игроках, вмешательства должны гарантировать включение молодых фирм и стартапов, например, посредством дополнительных мер (например, план поддержки французской аэронавтики включает средства и субсидии, предназначенные для малых и средних фирм). Отсутствие включения молодых компаний может привести к чрезмерной консолидации крупнейших игроков.

**Заключение.** В последние недели авиакомпании всего мира обращаются к своим правительствам за финансовой поддержкой. Благодаря государственным финансовым вливаниям, авиаперевозчики и крупные бюджетные авиакомпании, вероятно, выживут. В то же время, инвестиции правительств будут означать, что компании будут, по крайней мере, частично принадлежать государству или должны им деньги. По этой причине они, вероятно, будут вынуждены сократить количество рейсов или даже повысить цены на билеты. А рост цен на билеты может означать быстрое увеличение популярности железнодорожных перевозок.

Однако до сих пор почти невозможно предсказать, что будет с авиацией после коронавируса. Но, несомненно, что отмена запрета на поездки увеличит количество клиентов, которые хотят поехать к своей семье, друзьям или в отпуск. Кроме того, есть много людей, которые захотят использовать свой ваучер на уже купленный рейс, который был отменен или перенесен из-за мер безопасности.

## ЛИТЕРАТУРА

1 «Airlines Want To Cancel Rule Requiring Them To Refund Fares For Canceled Flights». NPR. 7 April 2020.

2 Jump up to:<sup>a</sup> <sup>b</sup> Inc, Aislelabs (4 May 2020), How Airports Globally are Responding to Coronavirus by Aislelabs, retrieved 8 May 2020



3 “Gudmundsson, S.V., Cattaneo, M., Redondi, R. Forecasting recovery time in air transport markets in the presence of large economic shocks: COVID-19”. SSRN. 9 June 2020.

4 Bradsher, Keith; Swanson, Ana (23 March 2020). “The U.S. Needs China’s Masks, as Acrimony Grows”. The New York Times. Retrieved 23 March 2020.

5 Cirium (3 April 2020). «Freight rates on the rise amid slump in passenger flights». Flightglobal.

6 Asaf, Seher. «Airlines remove seats from planes for cargo». Business Traveller. Archived from the original on 16 August 2020.

7 Brett, Damian (21 April 2020). «Air freight market goes into overdrive». Flightglobal.

### ***Н. А. ДОЛЖЕНКО***

*«Азаматтық авиация академиясы» АҚ  
Алматы, Қазақстан*

## **COVID-19 ПАНДЕМИЯСЫ ӨРШУІ ЖАҒДАЙЫНДА ӘУӘ КӨЛІГІ СЕКТОРЫНЫҢ ДЕҢГЕЙІНІҢ ТӨМЕНДЕУІ**

*Дағдарысты шешу әуе компаниялары үшін және жалпы авиация мен туризм секторы үшін жаңалық емес. Өнеркәсіп өткен эпидемияларды, экономикалық құлдырауды, қауіпсіздіктің бұзылуын және басқа да әлсірететін жағдайларды қалай жеңген болса, сонымен бірге COVID-19 дағдарысын да жеңеді. Осы кезеңде үкімет, сала басшылары және жекелеген авиакомпаниялар қабылдаған іс-шаралар дағдарыстың тереңдігіне, әсердің қанша уақытқа созылатындығына, саланың қаншалықты тез қалпына келетіндігіне, саланың қаншалықты өзгеретіндігіне және қандай компаниялар өз құрдастарына қарағанда салыстырмалы түрде мықты болып келетініне әсер етеді.*

**Түйін сөздер:** *авиация, қауіпсіздік, жүйелілік, авиация секторының қызметі, дағдарыс, авиакомпаниялар, рейстер, даму.*

### ***N.A. DOLZHENKO***

*JSC “Academy of Civil Aviation”, Almaty, Kazakhstan*

## **DECLINE IN AIR TRANSPORT SECTOR PERFORMANCE AS A RESULT OF COVID-19 PANDEMIC OUTBREAK**

*Tackling the crisis is nothing new for airlines and the aviation and tourism sector in general. Just as the industry has overcome past epidemics, economic downturns, annoying security breaches and other debilitating events, it will also overcome the COVID-19 crisis. Actions taken by the government, industry leaders and individual airlines during this period will influence the depth of the crisis, how long the impact will last, how quickly the industry will recover, to what extent the industry will be transformed, and which companies will emerge relatively stronger than their peers.*

**Key words:** *aviation, safety, regularity, activities of the aviation sector, crisis, airlines, flights, development.*