

ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА (COVID-19) НА МИРОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ

Демиденко Ксения Анатольевна

кандидат филологических наук, доцент

Кемеровский государственный Медицинский университет, г. Кемерово

Карленко Артемий Андреевич

магистрант

Кемеровский институт (филиал) РЭУ им. Г.В. Плеханова, г. Кемерово

Трубачев Иван Александрович

магистрант

Кемеровский институт (филиал) РЭУ им. Г.В. Плеханова, г. Кемерово

Одиннадцатого марта две тысячи двадцатого года Всемирная организация здравоохранения объявила вспышку новой коронавирусной инфекции COVID-19 пандемией. Это привело к большим финансовым потерям в сферах пассажирских и грузоперевозок, туризма, культуры и организации досуга и развлечений, физкультурно-оздоровительной деятельности и спорта, гостиничного бизнеса, общественного питания, дополнительного образования, негосударственных образовательных учреждений, организации конференций и выставок, предоставления бытовых услуг населению, здравоохранения, розничной торговли непродовольственными товарами и т.п.

Эксперты считают беспрецедентным положение авиакомпаний по всему миру. Данное заявление связано с тем, что эпидемия коронавируса (COVID-19) заставила страны закрыть границы и, как следствие, посадить подавляющее большинство самолетов на землю.

Почти сразу же, после того как в конце января стало известно о распространении вируса, резко упал спрос на поездки в Азию. Еще до того как сдерживание было принято по всему миру, авиакомпании начали резко сокращать полеты в Китай и другие страны Азии, поскольку связанные с коронавирусом тревоги заставляли пассажиров избегать поездок в этот регион [2].

Однако, уже через несколько недель стало очевидно, что рейсы в Азию были не единственным маршрутом, где наблюдалось снижение спроса. Когда вирус распространился на Европу, а затем на Америку и Африку, спрос на авиаперелеты по всему миру резко упал. Люди переосмысливали поездки в любые места вдали от дома и старались избегать всего, что связано с воздушным транспортом, учитывая непосредственную близость к другим людям в самолете [1].

При сложившихся обстоятельствах, рейсы продолжали выполняться в основном с целью возврата соотечественников на родину. Загрузка такого транспорта происходила только в одну сторону. Как следствие, в России, например, убыток каждого рейса составил 2,5 млн. рублей на узкофюзеляжном самолете и 4-5 млн. рублей на широкофюзеляжном. Каждый день в России выполнялось до 200 таких рейсов, поэтому убыток российских авиакомпаний достигал 500 млн. рублей в сутки. По итогам полугодия большинство экспертов прогнозирует убытки в 65-70 млрд. рублей [5].

По оценке экспертов Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), из-за вспышки инфекции авиакомпании по всему миру потеряют по меньшей мере \$ 314 млрд. [3].

В такое тяжелое для всего мира время авиакомпаниям просто не выжить без государственной поддержки. В конце мая IATA подсчитала, что во время кризиса правительства предоставили авиакомпаниям финансовую помощь на сумму около 123 миллиардов долларов. Наибольшая доля этой суммы – более 50 миллиардов долларов – приходится на кредиты, а около 35 миллиардов долларов – на субсидии на заработную плату.

Но это был фрагментарный подход, отличающийся по регионам и по странам внутри этих регионов. В то время как такие страны, как США, Сингапур и Франция, например, предоставляли пакеты мер для поддержки своих перевозчиков, авиакомпании в других странах не получали никакой

помощи. IATA указывает на относительно ограниченную государственную помощь, предоставляемую перевозчикам в Африке, Латинской Америке и на Ближнем Востоке [3].

Меры поддержки авиакомпаний со стороны правительства некоторых стран представлены в таблице 1.

Таблица 1

Меры поддержки авиакомпаний со стороны государства[4]

Страна	Меры поддержки
Россия	Правительство выделило авиакомпаниям 23,4 млрд. рублей. Субсидию можно потратить на зарплаты персоналу (не менее 60%), лизинговые платежи (не более 30%), оплату стоянки воздушных судов (не более 10%).
США	Правительство выделило авиакомпаниям 58 млрд. долларов (29 млрд. в виде субсидий на заработную плату для рабочих и 29 млрд. в виде кредитов).
Австралия	Австралийское правительство возместит и откажется от сборов с авиакомпаний на сумму 715 млн. австралийских долларов (\$430 млн.).
Швеция и Дания	Правительство выделило \$300 млн. кредитных гарантий скандинавскому перевозчику SAS.
Израиль	Израильская авиакомпания «Эль-Аль» получила государственную поддержку в размере \$400 млн. В свою очередь компания должна провести работу по повышению рентабельности и структурные реформы.

Безусловно, государственная поддержка помогает отрасли держаться «на плаву», однако выделяемых средств явно недостаточно для поддержки всех авиакомпаний мира, поэтому многим малым авиаперевозчикам, скорее всего, придётся прекратить свое существование. Например,

руководители российских авиакомпаний уверены, что выделяемых государством средств будет мало на несколько десятков российских компаний, а глава авиакомпании «Тулпар» считает, что этих денег не хватит даже одному «Аэрофлоту». Однако, принятые меры существенно повышают шанс авиаперевозчиков на выживание.

Из-за того, что государственная поддержка поступила не мгновенно и не поможет полностью покрыть потери, авиакомпании пытаются самостоятельно бороться с кризисом и хоть как-то сократить убытки. В таблице 2 приведены некоторые из мер, которые принимаются самими перевозчиками, чтобы минимизировать потери.

Таблица 2

Меры, принимаемые авиакомпаниями для минимизации финансовых потерь [6]

Название авиакомпании	Способ минимизации потерь
«Уральские авиалинии»	Авиакомпания предлагает жителям Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга заказать бортовое питание авиакомпании прямо домой.
Etihad Airways	Правительство, бизнес-организации и общественные центры ОАЭ выкупают у компании более 15 000 комплектов бортового питания в сутки.
«Сингапурские авиалинии»	Авиакомпания Singapore Airlines изучает возможность продажи части парка самолётов. Компании планирует продать часть парка и взять в лизинг новые воздушные суда. Это позволит «высвободить» необходимую наличность и избежать банкротства.
Spirit Airlines	Авиакомпания Spirit Airlines пересмотрела маршрутную сеть и начала выполнять полёты по «треугольным маршрутам». Таким образом, практически все рейсы выполняются с дополнительной пересадкой.

Новый вирус сильно повлиял на мировой рынок воздушных перевозок, заставив серьезно задуматься о способах сокращения размера

убытков. Некоторая часть авиакомпаний не сможет оправиться от такого удара и им придется либо объединиться с другими, либо прекратить свою деятельность. В то же время авиакомпании ряда стран получают разнообразную поддержку от своих государств, что значительно повышает конкурентоспособность отдельных перевозчиков и создает неравные условия на рынке.

На сегодняшний день нельзя точно спрогнозировать потери или дать оценку мерам, которые предприняты для минимизации потерь, связанных с пандемией, однако по данным экспертов, авиакомпании смогут вернуться к докризисным уровням только к 2023 году.

Список литературы

1. BBC news «How will airlines get flying again?» URL: <https://www.bbc.com/news/business-52441652>

2. Business insider «Some of the world's airlines could go bankrupt because of the COVID-19 crisis, according to an aviation consultancy». URL: <https://www.businessinsider.com/coronavirus-airlines-that-failed-bankrupt-covid19-pandemic-2020-3>

3. International Air Transport Association (IATA). URL: <https://www.iata.org/>

4. Вести.ру «Мировые правительства выделяют финансовую помощь авиакомпаниям». URL: <https://www.vesti.ru/doc.html?id=3249114>

5. РБК «Кабмин выделил 23,4 млрд на поддержку российских авиакомпаний». URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ebc6e1f9a79473c385c8df4>

6. Российская газета «Какие меры примут авиакомпании в условиях пандемии коронавируса». URL: <https://rg.ru/2020/05/19/kakie-mery-primut-aviakompanii-v-sloviiah-pandemii-koronavirusa.html>