Орлова Л.В., Гиматдинова Э.М., Кондрацкий Е.О.
Анализ последствий пандемии COVID-19 на состояние мирового рынка
авиаперевозок

*ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного
маршала авиации Б.П. Бугаева»
(Россия, Ульяновск)*

doi: 10.18411/lj-11-2020-169

idsp: ljjournal-11-2020-169

Аннотация

В статье рассматриваются последствия пандемии COVID-19 на состояние мирового рынка авиаперевозок. Ситуация, возникшая на авиарынке в период пандемии, оказалась максимально не стабильной, вследствие чего возник ряд экономических проблем, с которыми справились далеко не все авиакомпании. В статье анализируются данные проблемы, а также описываются способы «выживания» и сохранения платежеспособного состояния, используемые авиакомпаниями в сложившейся ситуации.

Ключевые слова: динамика авиаперевозок, прогнозирование, демпинг, мировой рынок авиаперевозок.

Abstract

The article examines the consequences of the COVID-19 pandemic on the state of the global air transportation market. The situation that arose in the aviation market during the pandemic turned out to be as unstable as possible, as a result of which a number of economic problems arose, which not all airlines coped with. The article analyzes these problems, as well as describes the methods of "survival" and maintaining a solvent state, used by airlines in the current situation.

Keywords: dynamics of air transportation, forecasting, dumping, world air transportation market.

Проходящий 2020 год оказался одним из самых сложных для всего общества. Возникшая ситуация с коронавируса заставила нас полностью изменить свой образ жизни. Регулярные прогулки на природе и тем более путешествия стали невозможными из-за ограничений в связи с вводом карантина. Вынужденные ограничения распространились на весь мир, отрицательно сказавшись на многих отраслях экономики многих стран. В число секторов, которые наиболее всего пострадали от последствий пандемии вошла и гражданская авиация. На основании данных ООН был спрогнозирован размер убытков, которые понесет гражданская авиация в результате мирового кризиса. Согласно показателям и данным ИКАО спрос на оказание авиатранспортных услуг в 2020 году снизиться на 1,5 млрд. человек.

На основании статистических данных российская авиация после трех месяцев почти полного пробела в работе, рассматривают программы возобновления полётов. Летний сезон, приносящий авиакомпаниям основной доход прошел в условиях ценовой конкуренции. Анализируя цены на основные направления можно отметить, что основные участники используют демпинг цен, как основной инструмент за внутренних пассажиров, но возможно ситуация пойдет по наиболее оптимистичному пути, так как были сняты ограничения на отдельные международные направления. Произошедшие изменения не дают полной информации о стабилизации на рынке. Выделенная помощь государством в размере 23,4 млрд руб. субсидий, по мнению многих экспертов, не в силах изменить последствия экономического кризиса, которые возможно найдут отражении в уходе с рынка отдельных участников.

Мировые эксперты утверждают, что гражданская авиация в большей степени понесла убытки от коронавируса. В России ведущие участники авиаперевозок ожидают сокращения показателей пассажиров по сравнению с предыдущим годом и его рекордными значениями (128,1 млн. пассажиров) почти в два раза [1].

Рис. 1. Показатели перевозок крупнейших авиакомпаний в 2020 году по сравнению с аналогичным периодом 2019 года [1].

По сравнению с предыдущим годом показатели перевозок крупнейших авиакомпаний значительно снизились. Большинство авиакомпаний в 2020 году показали отрицательный результат операционной деятельности. Падение процента загрузки пассажирских кресел указывает на то, что темпы снижения пассажиропотока опережали ограничительные меры на направления. Низкие показатели весенних месяцев во многом были компенсированы ростом объемов перевозок в январе и феврале. Благодаря успешным первым двум месяцам квартала, большинство авиакомпаний из 15 крупнейших перевозчиков завершили период с положительным результатом.

Надежды участников рынка на улучшение ситуации возлагал летний сезон, но по многим показателям авиакомпании понесли серьезные потери. Избежать в первые месяцы банкротства, на фоне полного «паралича» в основной деятельности, в ожидании важного сезона, можно объяснить, тем что авиакомпании полностью сократили постоянные издержки, стремительно снижали и переменные издержки. После открытия международных направлений в июле, оказалось, что спрос намного меньше, чем его прогнозировали эксперты. В борьбе за пассажиров многие участники приняли решение о снижении цен, но даже в таких условиях не все компании выдержат жесткую конкуренцию. Рассматривая способы получения хоть какой-то прибыли, игроки используют разные методы ценовых войн. На рисунке 3 представлена картина мира до начала карантина, связанного с пандемией COVID -19. По мнению многих экспертов ситуация на мировом рынке авиаперевозок за последние годы имела положительную динамику. Многие мировые и отечественные авиаперевозчики увеличивали парк воздушных судов, набирали в штат новых сотрудников, наращивали производственные мощности с целью получения дополнительной прибыли.

На основании составленных прогнозов Группы «Аэрофлот» с 2018 года по 2023 год ежегодный прирост пассажиропотока должен был составить 6,4%. В результате за два квартала 2020 года объем перевозок пассажиров снизился на 44, 6% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Сравнительная характеристика показателей по месяцам представлена на рисунке 2 [1]. Наглядные изменения ситуации на мировой рынке авиаперевозок продемонстрированы на рисунке 3 и рисунке 4, где представлены мировые карты полетов до карантина и после введения карантина. Данная картина демонстрирует снижение показателей пассажиро- и грузоперевозок почти на 72%.

Рис. 2. Динамика перевозок авиакомпаний РФ в 2020 году по сравнению с 2019 годом [1].

Рис. 3. Карта полетов до введения карантина [3].

Рис. 4. Прогнозируемая карта полетов после карантина [3].

В сложившейся критической ситуации авиакомпании использовали все способы выживания и сохранения платежеспособного состояния. Ярким примером является позиция лоукостера «Победа», который приостановив авиаперевозки почти на два

месяца сократил затраты и постоянные, и переменные, мобилизовав силы для демпинга цен в четвертом квартале 2020 года. Компания даже не подала заявку на субсидии в третьем и четвертом квартале этого года. Данная позиция объясняется тем, что компания использует все способы снижения издержек.

Выделенные государством субсидии в размере 23,4 млрд. рублей до 1 сентября имеют двойной характер и могут неоднозначно повлиять на положение компаний на рынке. Полученная помощь в виде субсидий обязует авиакомпанию не увольнять сотрудников до 90 %, иначе финансовые средства придется возвращать [2]. Но положение может измениться после 1 сентября, так как отсутствие обязательств у авиакомпаний вызовет массовое сокращение и увольнение среди сотрудников в четвертом квартале, т.к. именно в данный период происходит снижение объёмов авиаперевозок.

Общий размер субсидий в России, выделенный на всю отрасль, выглядит не таким значительным на фоне поддержки других государств своим авиакомпаниям. Крупнейшая авиакомпания Lufthansa получила €9 млрд. от государств, на условиях продажи 20% акций. Данный факт не устраивает других участников отрасли. Авиакомпания Ryanair подала в суд, для того чтобы опровергнуть данное решение, так как по их мнению это может привести к изменению конкурентных методов за долю рынка. Этот случай является не единственным. Помощь в виде €150 млн. (около 11,7 млрд. рублей) оказало правительство Латвии авиакомпании Air Baltic, что в разы больше оказанных субсидий группе «Аэрофлот» (7,89 млрд. рублей). В США на поддержку авиакомпаний правительство выделило \$25 млрд (1,75 трлн руб.), часть из которых безвозмездно, а остальные в виде кредита: American Airlines - 5,8 млрд. \$[3].

В сложившихся условиях, по мнению экспертов, российским авиакомпаниям, в том числе и компании «Аэрофлот», который сделал акцент на росте транзитных перевозок при разработке долгосрочной стратегии, будет очень сложно конкурировать. Крупные авиакомпании с Ближнего Востока смогут контролировать рынок Европы и направления Восточной Азии. Полученная помощь от государства дает преимущества международным участникам демпинговать на рынке.

Российские авиакомпании не имеют такого мощного финансового рычага в отличие от европейских участников, поэтому выйти из сложившейся ситуации с меньшими потерями и без ущерба будет сложнее. Политика правительства стран Европы по поддержке национальных участников авиарынка не в пользу для российских авиаперевозчиков. Выделенные субсидии в РФ всем участникам авиарынка скоро закончатся и предсказать как будет развиваться ситуация достаточно проблемно. Можно рассмотреть несколько вариантов выхода из данного положения: оптимистический, для тех компаний кто сможет пере кредитоваться, и пессимистический, для тех, кто не сможет на базе применения современных инструментов и традиционных подходов, разработать план выхода из кризисного состояния.

В настоящее время имеется информация о том, что правительство России рассматривает дополнительную помощи компании «Аэрофлот» в виде дополнительной эмиссии на 80 млрд. рублей. Данный вид поддержки позволит перевозчику без серьезных сокращений бизнеса и реструктуризации основной деятельности сохранить свои позиции на рынке и выйти из кризиса.

1. Дайджест. Транспортная сфера в контексте COVID-19 // Счётная палата Российской Федерации, 2020 – 53 с.
2. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) – Режим доступа: <https://favt.gov.ru>
3. Доклады ИКАО «О воздействии COVID-19 на гражданскую авиацию» – Режим доступа: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>