

УДК 334.024

Гончар Дмитрий Сергеевич,

студент,

кафедра Международной экономики и менеджмента,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина»

г.Екатеринбург, Российская Федерация

Ружанская Людмила Станиславовна,

д.э.н., доцент,

кафедра Международной экономики и менеджмента,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина»

г.Екатеринбург, Российская Федерация

COVID-19 И АВИАЦИЯ: ОБЗОР РЕАКЦИИ ОТРАСЛИ НА КРИЗИС

Аннотация:

Пандемия COVID-19 вызвала волну экономического спада во всем мире из-за сбоев в цепочке спроса и предложения на туристическом рынке. Данная статья является обзором воздействия кризиса на глобальном и макрорегиональном уровнях, а также отдельное внимание уделено рассмотрению ситуации в авиационной отрасли РФ. В работе используются данные Flightradar24, IATA, Boeing и др. В качестве пути восстановления сектора гражданских авиаперевозок рассматривается развитие внутристрановых полетов для России, как страны с самой крупной территорией в мире.

Ключевые слова:

пассажирские авиаперевозки, авиационная отрасль, авиакомпании, региональные авиаперевозки, кризис, COVID-19.

Последние несколько лет сектор авиации демонстрировал устойчивый рост. В основном это происходило из-за роста туризма, особенно международного, и спроса на грузовые перевозки во всем мире. Следовательно, во многих регионах авиационная отрасль является важнейшим сектором развития, способствующим социальному развитию и экономическому росту. Несмотря на глобальную инфраструктурную роль сектора, которая заключается в перемещении людей и товаров, множественные данные показывают, что сектор очень чувствителен к таким явлениям, как экономические спады, стихийные бедствия, политическая нестабильность и пандемии [1].

За последние два десятилетия авиация уже не раз пережила удары. Несколько исторических событий продемонстрировали уязвимость мирового авиационного сектора перед различными катастрофами. Среди них – уязвимость сектора перед болезнями и пандемиями, такими как вспышка тяжелого острого респираторного синдрома (SARS) в 2003 году, птичий грипп H5N1 в 2006 году и пандемия свиного гриппа H1N1 в 2009 году. Нефтяной кризис 1973 года, Ирано-иракская война в начале 80-х, кризис в Персидском заливе в начале 90-х, азиатский финансовый кризис 1997 года, террористические атаки 11 сентября и финансовый кризис 1998, 1999 и 2008 годов. Не стоит также забывать про извержение вулкана Эйяфьятлайокудль в Исландии в 2010 году, когда в ответ на опасения, что вулканический пепел, выброшенный вулканом, может повредить двигатели самолетов, контролируемое

воздушное пространство многих европейских стран было закрыто для авиатрафика, в результате чего произошло крупнейшее со времен Второй мировой войны закрытие воздушного пространства.

После каждого события индустрия восстанавливалась не один месяц. Например, после событий 11 сентября 2001 года пассажиропотоку потребовалось 3 года чтобы прийти к предыдущим уровням, а после глобального финансового кризиса 2008 года индустрия оправлялась более 7 лет. Даже при полном восстановлении спроса требуются годы, чтобы авиакомпания могли погасить накопленный долг и значительные начисленные проценты, что ограничивает возможности перевозчиков реинвестировать в своих сотрудников и продукты.

Тенденции развития глобального рынка в период ограничений, вызванных пандемией коронавируса

Но в 2020 году авиационная отрасль пережила свой худший год в истории. Новость о коронавирусе в конце декабря 2019 года и объявление COVID-19 пандемией 11 марта 2020 г. оказали значительное влияние на авиационную отрасль из-за ограничений на поездки и падения спроса среди путешественников. Важно отметить, что, хотя авиационный сектор и был одним из наиболее пострадавших от COVID-19 секторов экономики, он также играл центральную роль в распространении болезни в первые дни пандемии.

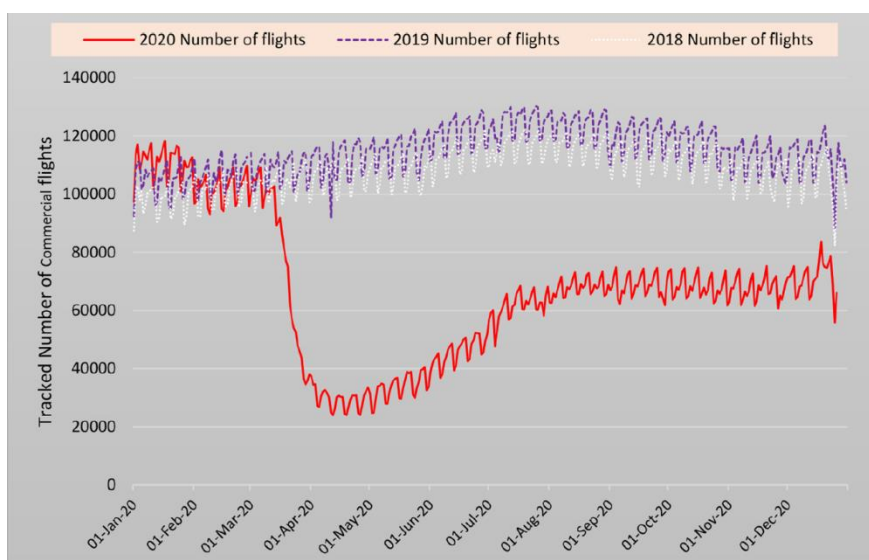


Рисунок 1 – Количество коммерческих рейсов в мире с января по декабрь (2018–2020 гг.) [2]

На графике показано количество коммерческих рейсов, отслеживаемых сервисом Flightradar24 в период с февраля по декабрь 2020 года. За этот промежуток времени наибольший поток коммерческих рейсов (сюда входят коммерческие пассажирские, грузовые и чартерные рейсы, а также некоторые бизнес-рейсы) наблюдался в феврале, при этом наибольшее количество отслеживаемых ежедневных рейсов наблюдалось 14 февраля, когда было зарегистрировано 109 400 рейсов. После этой даты количество рейсов резко сократилось, в основном в результате принятых мер, которые включали закрытие аэропортов и меры, которые повлияли на индустрию туризма в целом, например, закрытие границ и ключевых региональных и глобальных туристических направлений во всем мире, поскольку правительства стремились лучше реагировать на пандемию COVID-19. Все это происходило на фоне роста числа инфицированных людей.

11 марта 2020 года Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила COVID-19 пандемией. В тот же день по всему миру было выполнено 102 116 коммерческих рейсов. В течение трех дней количество число рейсов упало ниже 100 000, причем 14 марта стало началом стремительного падения числа рейсов. К концу марта было отслежено чуть менее 40

000 рейсов. Снижение продолжилось и в апреле, при этом самый низкий уровень ежедневных рейсов наблюдался 26 апреля, когда было всего 24 049 рейсов. С начала мая и досередины июня наблюдался очень медленный рост. 19 июня 2020 года количество отслеживаемых рейсов превысило отметку в 50 000. К декабрю трафик значительно улучшился: количество рейсов превысило отметку в 80 000 и приблизилось к уровню 2018 года 18 декабря 2020 года. Данные показывают, что пандемия оказала существенное негативное влияние на объемы полетов в течение длительного периода и это оказало огромное влияние на мировой бизнес, путешествия и туризм. После повсеместных национальных запретов к апрелю общее количество пассажиров упало на 92% по сравнению с уровнем 2019 года, в среднем на 98% снизилось количество пассажиров на международных рейсах и на 87% на региональных.

На конец ноября 2020 года авиакомпании сообщили о чистом убытке в 118.5 миллиардов долларов США. Количество выполненных рейсов упало на 22.5 миллиона: 38.9 миллионов в 2019 году и 16.4 миллиона в 2020. В связи с приземлением и консервацией многих бортов, значение доступных место-километров (мера пассажироместимости) упало на 57.6%, а коэффициент загрузки бортов на 65.5%. Несколько авиакомпаний объявили о банкротстве, некоторые из них прекратили свою деятельность, в то время как другие авиакомпании сообщили о крупнейшем сокращении рейсов в истории, а также об ускорении вывода из использования некоторых типов бортов, таких как Boeing 747 или Airbus A340.

Международные авиаперевозки пострадали в гораздо большей степени, чем внутренние или глобальные авиаперевозки. Это результат того, что правительства ввели ограничения на поездки, чтобы предотвратить ввоз COVID-19. Спрос на международные перевозки упал на 75,6% в 2020 году по сравнению с уровнем 2019 года, что представляет собой самый резкий спад в истории авиации. Международные пассажиро-километры (RPK) начали падать еще в феврале. Они рухнули в марте и апреле до уровня 98% ниже, чем годом ранее. Последующее восстановление международных авиаперелетов было крайне разочаровывающим как для доходов авиакомпаний, так и для взаимосвязанности мировой экономики. К сентябрю мировые RPK остались почти на 89% ниже, чем годом ранее.

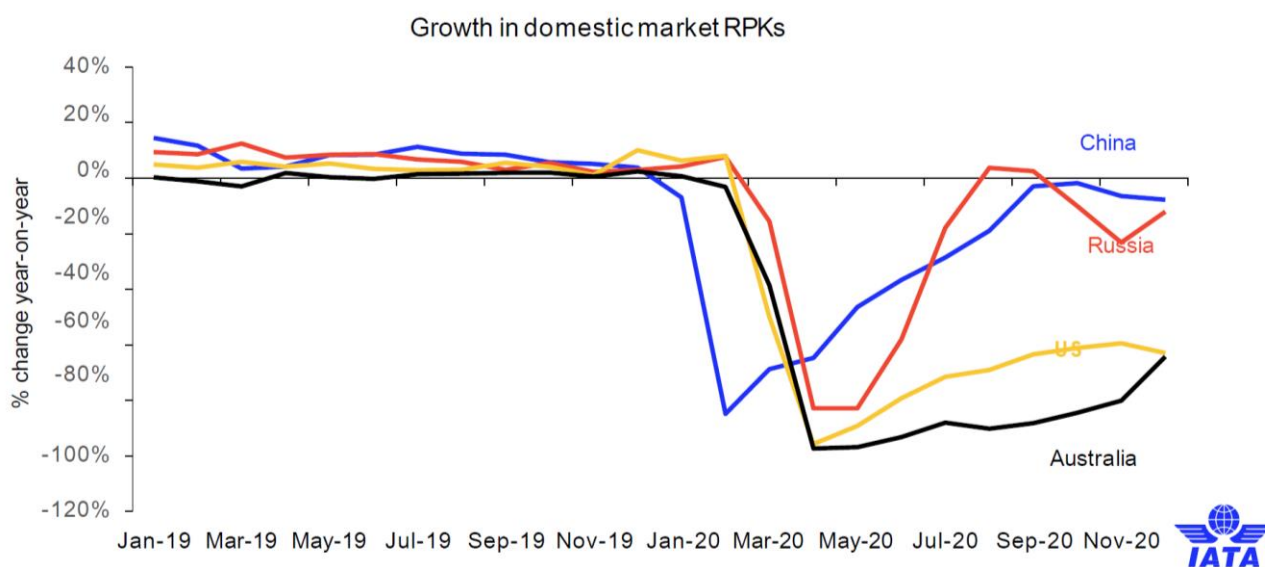


Рисунок 2 – Рост пассажиро-километров на рынке внутренних перевозок [3]

Внутренние авиаперевозки продемонстрировали более обнадеживающий рост по сравнению с самым низким показателем в апреле, который оказался на 87% меньше, чем в предыдущем году, и был не таким серьезным, как самый низкий показатель для международных авиаперевозок. К апрелю внутренний рынок авиаперевозок Китая - второй по величине в мире после внутреннего рынка США - восстанавливался в течение двух месяцев, поскольку COVID-19 был взят под контроль, и путешествия на этом рынке возобновились раньше, чем на других рынках мира. Но с апреля на других внутренних рынках также

наблюдалось восстановление авиаперелетов, что демонстрирует сдерживаемый спрос, по крайней мере, на поездки для отдыха и посещения друзей и родственников.

Авиакомпании попали в очень суровую экономическую реальность, где у них не было возможности достаточно быстро сократить расходы. Все усложнялось тем фактором, что авиакомпании должны были путешественникам 35 миллиардов долларов за рейсы, которые не могли быть осуществлены. Из-за этого авиакомпании столкнулись с неизбежным истощением денежных средств, в которых они нуждаются, не только для поддержания занятости. 10 марта 2021 IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) выпустила отчет о положении на рынке. IATA использует собственную систему для объединения данных о продажах. BSP (The IATA Billing and Settlement Plan) – это система, разработанная для облегчения и упрощения процедур продажи, отчетности и денежных переводов IATA. В отчете приводились следующие цифры:

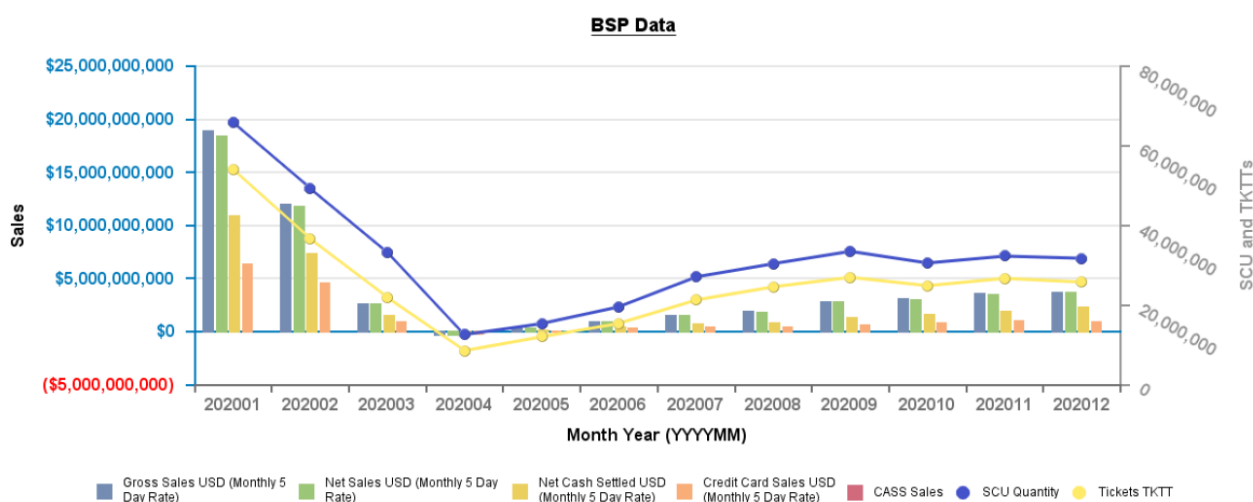


Рисунок 3 – Динамика продаж авиабилетов за 2020 год [4]

Уже в марте 2020 года риски авиакомпаний вышли на первый план. Продажи стремительно падали. Перевозчики из всех сил пытались выжить, поскольку в виде возмещений уходило гораздо больше денег, чем поступало за счет продажи новых билетов. Оборотные активы авиакомпаний истощались.

Валовый объем продаж авиабилетов за 2020 год составил \$50.834.083.367, что на 79.21% меньше чем в 2019 году. IATA зафиксировала 381.127.623 транзакций SCU (Standard Charging Unit). Сюда входят:

- Продажи - виртуальные MCO (оформление дополнительных сборов в рамках BSP), электронные билеты, аннулированные документы, ручные и автоматические билеты на сверхнормативный багаж, налоги и т.д.;
- ADM - дебетовое авизо агентства;
- Возврат - прямой, косвенный, разовый и комбинированный возврат, ручной и автоматический возврат, а также возврат с комиссией за отмену или без таковой;
- ACM - кредитное авизо агентства.

По сравнению с 2019 годом, количество SCU транзакций упало на 50.16%. Количество выписанных билетов составило 298.597.047, что также на 55.53% меньше по сравнению с предыдущим годом. Ожидаемо выросло количество возвратов и составило 61,528,637, что составило прирост в 41.35%.

История грузовых авиаперевозок в 2020 году отличается от истории пассажирских перевозок. Объемы грузов снизились, но далеко не так сильно, как количество пассажиров. Высокие доходы от грузовых перевозок в 2020 году помогли авиакомпаниям компенсировать падение доходов от пассажирских перевозок. Однако, по данным IATA, на пике грузовых авиаперевозок в апреле количество тонно-километров (КТК) сократилось примерно на

четверть. А к сентябрю объемы грузовых авиаперевозок выросли всего на 8% по сравнению с показателями предыдущего года. Воздушные грузы, за некоторыми исключениями, не являются переносчиком COVID-19. Более того, грузовые рейсы остаются важной составляющей для поддержания глобальных цепочек поставок и транспортировки медицинского оборудования и фармацевтических препаратов.

Для некоторых авиакомпаний грузовые перевозки стали не только спасением, но источником стабильного роста доходов даже во времена кризиса. Примером является авиакомпания Turkish Airlines. За год их выручка от грузовых перевозок выросла на 61%, до 2,7 млрд долларов, что помогло противостоять 66%-ному падению доходов от пассажирских перевозок до 3,8 млрд долларов. В результате выручка Turkish Airlines в 2020 году снизилась чуть менее чем на половину и составила 6,7 млрд долларов.

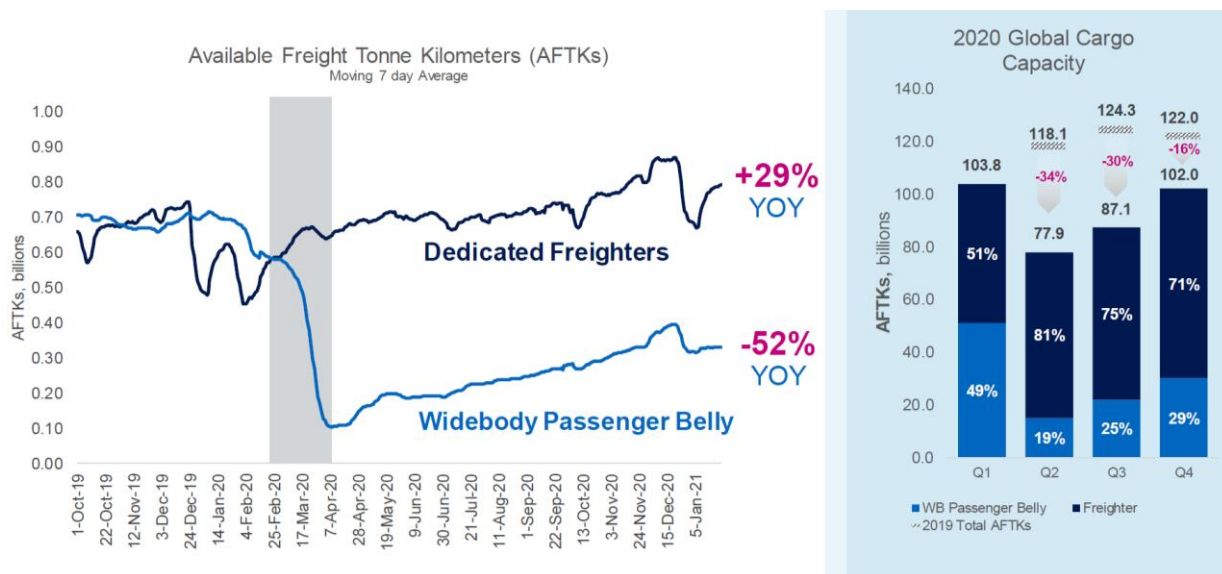


Рисунок 4 – Динамика грузовых рейсов за 2020 год [5]

Основная проблема грузовых авиаперевозок в 2020 году – острая нехватка объемов из-за повсеместной консервации пассажирских бортов. Грузовые самолеты использовались на полную мощность, а также появились дополнительные 20% вместимости за счет увеличения среднего количества часов полета и добавления новых грузовых самолетов к флоту. В обычный год почти половина объемов грузов перевозится в трюмах пассажирских самолетов. Однако в апреле это изменилось и широкофюзеляжные дальнемагистральные пассажирские самолеты, обычно обеспечивающие наибольшую грузоподъемность, возвращались медленно, поскольку дальнемагистральные пассажирские маршруты ограничены. В выигрыше оказались авиакомпании, во флоте которых преобладают узкофюзеляжные борты с малой вместимостью, пригодные для региональных перелетов, а также региональных грузовых перевозок.

Поскольку объем перевозок может не вернуться к уровню, предшествующему пандемии, до 2024 года, вывод из эксплуатации старых, менее экономичных и более требовательных к техническому обслуживанию самолетов ускорится, в том числе Boeing 777, Airbus A330 и Airbus A380. Их заменяют более новыми Airbus A350 и Boeing 787, поскольку до 2030 года ожидается избыток подержанных самолетов.

Особенности развития рынка авиаперевозок в период кризиса по макрорегионам мира

Наилучшую динамику восстановления на сегодняшний день показывает Китай. Раннее и полное восстановление внутреннего рынка сыграло важную роль в обновлении бизнеса китайских авиакомпаний. Доходность была низкой, поскольку авиакомпании стремились стимулировать спрос, но по мере приближения конца года большинство китайских авиакомпаний вышли на уровень безубыточности и генерируют положительные денежные

потоки. К третьему кварталу 2020 года China Southern стала первым из крупных китайских авиаперевозчиков, вернувшимся к прибыльности, в то время как Air China и China Eastern сумели сократить свои убытки, чему способствовало восстановление внутренних рейсов к сентябрю после того, как в феврале объем перевозок снизился до минимума, но международные спрос все еще находится на низком уровне. Авиакомпании Азиатско-Тихоокеанского региона извлекли выгоду из высоких доходов от грузовых перевозок, поскольку они обслуживают непропорционально большое количество производственных и сборочных предприятий в регионе.

За Китаем следует Северная Америка. В 2020 году пассажирские авиакомпании США понесли чистые убытки в размере 35 миллиардов долларов (46 миллиардов долларов до вычета налогов). Но сильная ориентация американских авиакомпаний на внутренний рынок помогла преодолеть отсутствие международных рейсов. Также спрос на грузовые авиаперевозки достиг рекордно высокого уровня. Согласно данным Airlines for America, операционная выручка пассажирских авиакомпаний упала на 66-67% с января по февраль 2021 года, по сравнению с 2019 годом [6]. На данный момент количество бронирований постепенно увеличивается в связи с ростом количества вакцинаций и ослаблением ограничений на поездки. Ожидается, что cash burn (потеря денег) в авиакомпаниях США будет продолжаться по крайней мере до 3 квартала 2021 года. А также авиакомпаниям потребуются годы, чтобы погасить недавно накопленные миллиарды долларов долга. Значительные сопутствующие процентные расходы ограничат их средства для повторного найма персонала и реинвестирования средств.

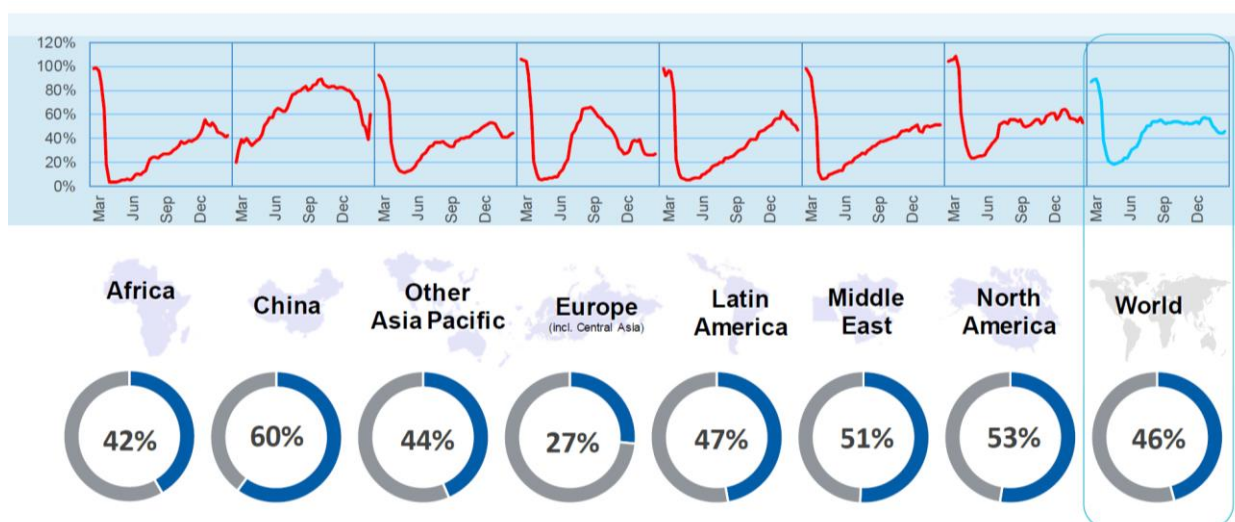


Рисунок 5 – Восстановление различных регионов на март 2021 [5]

Более медленное и хрупкое восстановление можно увидеть на примере европейского рынка. Примерно в начале марта это был один из эпицентров глобальной пандемии. Поскольку массовое падение началось в начале марта и продолжалось до конца марта, авиационная отрасль работала менее чем на 20% по сравнению с уровнем 2019 года. С 15 июня ситуация начала улучшаться на внутренних рейсах. 1 июля состоялось открытие регионального авиасообщения для пассажирских рейсов [4]. В период с июля по октябрь наблюдался рост перевозок, однако в ноябре и октябре наблюдалась стагнация и небольшая реверсия роста, достигнутого в предыдущие месяцы. Это было связано с резким увеличением ежедневных показателей заражения, что вынудило некоторые правительства вновь ввести меры ограничения на поездки, чтобы попытаться снизить новые ежедневные показатели заражения, что еще больше усложнило проблемы, с которыми сталкиваются авиакомпании, аэропорты и аэронавигационные компании в регионе.

Эффективность грузовых авиаперевозок по сравнению с пассажирскими перевозками неодинакова на основных торговых маршрутах. Наиболее устойчивым оказался рынок

северной части Тихого океана, где обычно 90% грузовых авиаперевозок осуществляются специализированными грузовыми бортами. Очевидно, что этот рынок практически не пострадал в 2020 году от консервации пассажирского парка. Другая ситуация наблюдалась в Азии, где груз для различных поставщиков и сборочных цехов обычно доставлялся в грузовых отсеках на международных пассажирских рейсах. Таким образом, эта торговая линия сильно пострадала в апреле и только постепенно восстанавливается. Более сильное восстановление наблюдалось между Ближним Востоком и Азией, а также в Северной Атлантике, где более высокая доходность грузов сделала жизнеспособным использование пассажирских самолетов, несмотря на низкую пассажирскую загрузку.

Другие регионы не смогли воспользоваться преимуществами возрождающихся внутренних рынков или процветающих грузовых рынков, размер которых был бы достаточным, чтобы компенсировать падение доходов от международных пассажирских перевозок.

Обращаясь к данным из системы BSP, можно проанализировать продажи и возвраты по регионам. Для удобства мы скомпоновали все данные из отчета IATA в таблице ниже.

Таблица 1 – Объединенная динамика продаж авиабилетов за 2020 год по регионам на основе данных IATA[3].

Регион	Валовый объем продаж авиабилетов	SCU	TKTT (выписанные билеты)	RFND (возвраты)
Азиатско-Тихоокеанский регион	\$8,280,601,543	48,136,911	35,056,944	9,681,222
YoY%	-87.24%	-67.49%	-73.01%	11.93%
Европа	\$16,030,223,953	90,565,003	63,729,991	17,441,586
YoY%	-80.98%	56.66%	-64.28%	72.95%
Ближний Восток и Африка	\$6,120,976,554	23,634,532	17,473,703	2,318,046
YoY%	-72.40%	-61.40%	-64.98%	-11.38%
Северная Азия	\$14,187,891,472	192,036,713	160,692,252	30,397,846
YoY%	-69.06%	-30.10%	-36.09%	44.84%
Северная и Южная Америка	\$6,214,389,846	26,754,464	21,644,157	1,689,937
YoY%	-77.23%	-62.68%	-65.03%	41.75%

Наибольшие суммарные продажи составили \$16,030,223,953 в Европе, однако это на 80.98% меньше чем в 2019 году. Европа также лидирует по количеству транзакций возвратов с количеством 17,441,586, что на 72.95% больше предыдущих показателей. По понятным причинам европейские авиакомпании отказывались возвращать деньги пассажирам за отмененные рейсы: у авиакомпаний наступил кризис денежных потоков. Минимумы продаж зафиксированы на Ближнем Востоке и Африке и в Северной и Южной Америке: \$6,120,976,554 и \$6,214,389,846 соответственно. Интересно, что в первом регионе при меньших продажах количество возвратов на 628,109 больше, однако это единственный регион с отрицательным показателем.

Особенности развития отрасли в Российской Федерации

Пандемия не обошла стороной и Российскую Федерацию. 18 марта Россия закрыла свои границы для всех иностранцев, чтобы сдержать распространение коронавируса. Кроме того, 27 марта были полностью приостановлены международные пассажирские авиаперевозки. В свете этих событий российские граждане, застрявшие за границей, и иностранцы, оставшиеся в России, могли вернуться домой специально организованными эвакуационными рейсами.

Российские авиакомпании весь год держали удар: ни одна из них не обанкротилась. Параллельно национальная валюта обесценилась на 10%. Это создало дополнительную нагрузку на перевозчиков, поскольку они платят за лизинг самолетов либо в долларах, либо в евро. По словам регионального директора IATA в России и СНГ Дмитрия Шамраева есть две причины такой стойкости. Во-первых, внутренние перелеты продолжались и продолжают, хотя число рейсов и сократилось. Во-вторых, за последние 20 лет России пришлось столкнуться с таким количеством кризисов, что авиакомпании теперь лучше подготовлены к их преодолению, в частности, безжалостно контролируя свои расходы [7].

N	Код а/ к	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс. пасс. км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
			2020 Январь	2021 Январь	% Янв 2021 к Янв 2020	2020 Январь	2021 Январь	% Янв 2021 к Янв 2020	2020 Январь	2021 Январь	+/- Янв 2021 к Янв 2020
1	С7	Акционерное общество "Авиакомпания "Сибирь"	1 368 163	1 191 850	87,1	2 941 501,24	2 340 298,15	79,6	79,6	81,1	+ 1.5
2	СУ	Публичное акционерное общество "Аэрофлот - российские авиалинии"	2 636 071	1 044 375	39,6	7 506 733,60	2 406 257,80	32,1	70,8	70,3	- 0.5
3	ДР	Общество с ограниченной ответственностью "Авиакомпания "Победа"	922 920	927 979	100,5	1 682 704,70	1 543 251,80	91,7	94,4	90,3	- 4.1
4	У6	ОАО Авиакомпания "Уральские Авиалинии"	693 571	406 678	58,6	1 706 731,10	855 296,83	50,1	75,0	70,5	- 4.5
5	ФВ	Акционерное общество "Авиакомпания "Россия"	567 437	391 261	69,0	1 897 609,42	927 537,00	48,9	79,9	78,1	- 1.8
Итого по 5 авиакомпаниям			6 188 162	3 962 143	64,0	15 735 280,06	8 072 641,58	51,3	-	-	-
Уд. вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %			69,5	71,9		65,5	71,9				

Рисунок 6 – Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь 2020-2021 гг. (международные и внутренние перевозки) [8]

На внутренние авиаперевозки в России серьезно повлияла обязательная самоизоляция, введенная в большинстве регионов России. В результате пассажиропоток российских авиаперевозчиков в апреле сократился на 91,8% и составил чуть более 770 000 пассажиров [9]. Примерно половина бизнеса российских авиакомпаний приходится на внутренний рынок, спрос в этом сегменте сильно снизился, и его необходимо восстановить, чтобы использовать в качестве финансового рычага. Авиакомпании, которые до 2020 в основном развивали внутреннюю сеть маршрутов значительно выиграли от ситуации. К таким перевозчикам относятся Уральские авиалинии, S7 Airlines и другие. Также руководитель компании по управлению аэропортами "РэдиумАэро" Виктор Титарев отмечает, что во времена пандемии пассажирам действительно гораздо безопасней летать без пересадок в огромных аэропортах, где скапливается очень много транзитных пассажиров. Ожидается, что внутренний туризм в России еще вырастет из-за восстановления от COVID-19, поскольку международные перевозки возвращаются более медленными темпами.

С другой стороны национальный перевозчик Аэрофлот, в основном развивавший международную сетку, остался с минимумом внутрироссийских рейсов в основном выполняющимся через хаб SVO, а также занимался эвакуационными рейсами. Безусловно международный туризм также в скором времени будет возвращаться к показателям прошлого года. Но на данный момент, когда дело доходит до отмены ограничений в других странах, существует слишком много неопределенностей. Поэтому можно ожидать, что в ближайшие месяцы преимущество все же останется за внутренними перевозчиками. Кроме того, пандемия сильно ударила по семейному бюджету, поэтому авиакомпаниям нужно будет сосредоточить усилия на восстановлении уверенности пассажиров и возможности путешествовать.

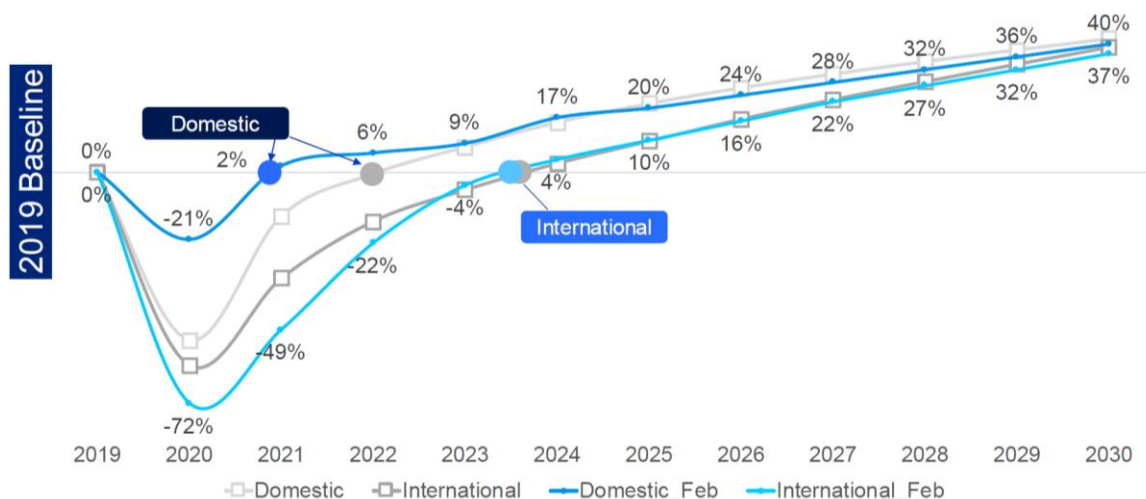


Рисунок 7 – Прогноз IATA на восстановление международных и внутренних перелетов в России [5]

Снова обратимся к данным из системы BSP на примере Российской Федерации. Продажи билетов оставались на уровнях 2019 январь и февраль, а затем стремительно обрушались в течение двух месяцев. Обратный тренд начался в конце мая, достиг пика в июле и пока не был превышен. Валовый объем продаж авиабилетов за 2020 год составил упал на 64.80% по сравнению с 2019 годом. IATA зафиксировала 9,023,702 транзакций SCU (Standard Charging Unit). По сравнению с 2019 годом, количество SCU транзакций упало на 44.66%. Количество выписанных билетов составило 7,848,261, что также на 47.66% меньше по сравнению с предыдущим годом. Количество возвратов и составило 789,364, что составило прирост в 19.00%. Это число сравнительно низкое благодаря выходу, который нашли российские перевозчики: вместо возврата денег за билеты они стали выдавать ваучеры.

Заключение

В данной работе был представлен обзор влияния пандемии COVID-19 на мировую авиационную отрасль и пути восстановления. Влияние пандемии COVID-19 на коммерческую авиацию сложно переоценить. За месяцы, прошедшие с момента появления COVID-19, пассажирские авиаперевозки практически прекратились из-за необходимости социального дистанцирования и ограничений на международные поездки для сдерживания его быстрого распространения. Наше исследование показало, что отрасль сильно пострадала из-за воздействия пандемии, что привело к значительным потерям доходов после введения мер ограничения на поездки. Результаты за 2020 год показывают, что спрос упал на 65,9% по сравнению с полным годом 2019, что является самым резким спадом перевозок в истории авиации.

Становится очевидным, что во многих случаях процесс восстановления будет медленным и, вероятно, будет следовать траекториям возрождения COVID-19 в различных географических регионах авиации. Восстановление также, вероятно, будет соответствовать политике в отношении поездок, установленной различными странами для уменьшения воздействия COVID-19. Траекторию восстановления от COVID-19 сложно предсказать, так как она включает в себя множество факторов: ограничения и возможностям системы здравоохранения различных стран, уровень благосостояния, политические ситуации в странах, что в первую очередь ведет к различию в интенсивности восстановления перевозок, и так далее. Кроме того, специфика заболевания, связанная с контактами между людьми, приводит к тому, что развитие в первую очередь идет по близлежащим территориям. Согласно наиболее оптимистичному сценарию, по заявлению ICAO, к июню 2021 года ожидается, что количество пассажиров в мире вырастет до 71% от уровня 2019 года (или 53% для международных и 84% для внутренних рейсов). Более пессимистичный сценарий

предусматривает восстановление только на 49% (26% для международных и 66% для внутренних). Однако, несмотря на некоторую положительную динамику, пассажиропоток к концу года оценивается примерно в 50% от 2019 г. Ожидается, что восстановление авиаперевозок в 2021 г. не превысит 80% от показателей 2019 г.

При рассмотрении ситуации восстановления по макрорегионам мы заметили, что процесс восстановления практически во всех регионах начался в июне 2020 года, за исключением Китая, который пошел по другой траектории. Согласно отчету IATA, внутренние перевозки в России показали значительно более высокие темпы восстановления, чем в Китае, Японии, США и Австралии. Так, в июле 2020 года на долю пассажирского транспорта приходилось 83,9%, в августе - 105,7%, а в сентябре - 106,8% за аналогичный период прошлого года. Российские авиакомпании значительно выиграли от развитых маршрутных сеток внутри страны, пока границы были закрыты.

Исследование также показало, что восстановление сектора, вероятно, будет усилено спросом на внутреннюю и региональную авиацию. Восстановление международных авиаперевозок, вероятно, положительно отреагирует на рынки, которые приняли быстрое тестирование, а не карантин по прибытии.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

I. СЛОВАРИ И ИСТОЧНИКИ

1. Sadi, M.A., Henderson, J.C., (2000). The Asian economic crisis and the aviation industry: impacts and response strategies. *Transport Rev.* 20 (3), 347–367.
2. K. Dube et al., (2021). COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry. *Journal of Air Transport Management* 92.
3. Annual Review 2020 [Электронный ресурс] // IATA.org – URL: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Дата обращения: 23.03.2021).
4. MARKET PERFORMANCE INFORMATION REPORT (MPI) 2020 // IATA.org – URL: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Дата обращения: 23.03.2021).
5. Russian aircraft industry to return to pre-coronavirus levels in 2021 — Kremlin aide [Электронный ресурс] // TASS – URL: <https://tass.com/economy/1171357> (Дата обращения: 24.03.2021).
6. Tracking the impacts of COVID-19 [Электронный ресурс] // Airlines.org – URL: <https://www.airlines.org/dataset/impact-of-covid19-data-updates/#> (Дата обращения: 23.03.2021).
7. Статистические данные. Перевозки пассажиров. [Электронный ресурс] // Росавиация – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (Дата обращения: 24.03.2021).
8. Хабы уходят в прошлое. Как пандемия изменит мировую авиацию [Электронный ресурс] // BBC – URL: <https://www.bbc.com/russian/features-54715695> (Дата обращения: 24.03.2021).
9. Amankwah-Amoah J. et al, (2021). COVID-19 and business renewal: Lesson and insights from the global airline industry. *J. Air Transport. Managindustry: an event study approach. J. Air Transport. Manag.* 89
10. Around European Aviation in 15 stops/interviews – Russian Federation in times of Covid-19 [Электронный ресурс] // IATA – URL: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/europe/blog/around-european-aviation-in-15-stopsinterviews--russian-federation-in-times-of-covid-19/> (Дата обращения: 24.03.2021).
11. Council of the European Union, 2020. Interinstitutional file [Электронный ресурс] // Europa.eu – URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9208-2020-INIT/en/pdf>. (Дата обращения: 23.03.2021).

12. Russian aircraft industry to return to pre-coronavirus levels in 2021 — Kremlin aide [Электронный ресурс] // TASS – URL: <https://tass.com/economy/1171357> (Дата обращения: 24.03.2021).
13. Хабы уходят в прошлое. Как пандемия изменит мировую авиацию [Электронный ресурс] // BBC – URL: <https://www.bbc.com/russian/features-54715695> (Дата обращения: 24.03.2021).
14. Linden E. (2020). Pandemics and environmental shocks: What aviation managers should learn from COVID-19 for long-term planning. J. Air Transport. Manag. 90
15. Maneenop, S., Kotcharin, S., (2020). The impacts of COVID-19 on the global airline
16. Sun, X., Wandelt, S., Zhang, A., (2020). How did COVID-19 impact air transportation? A first peek through the lens of complex networks. J. Air Transport. Manag. 89
17. Wali A. and Hathi N. (2021). Ural Airlines COVID-19.

Gonchar Dmitry S.,

Student,

Department of International Economics and Management,

Graduate School of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N.Yeltsin

Yekaterinburg, Russian Federation

COVID-19 AND AVIATION: OVERVIEW OF THE INDUSTRY RESPONSE TO THE CRISIS

Abstract:

COVID-19 pandemic has triggered a wave of economic recession around the world due to disruptions in the supply and demand chain in the travel market. This article is an overview of the impact of the crisis at the global and macro-regional levels, and special attention is paid to the consideration of the situation in the aviation industry of the Russian Federation. The work uses data from Flightradar24, IATA, Boeing, etc. As a way to restore the civil air transportation sector, the development of domestic flights for Russia, as a country with the largest territory in the world, is considered.

Keywords:

Aviation, airlines, crisis, COVID-19