

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ



DOI: 10.26794/2220-6469-2022-16-2-103-110
УДК 336(045)
JEL L1

Меры государственной поддержки авиационной индустрии и влияние пандемии коронавируса на мировой рынок авиаперевозок

Д.З. Николишвили
ПАО «Аэрофлот», Москва, Россия

АННОТАЦИЯ

В представленной статье анализируется влияние пандемии коронавируса на международный рынок авиаперевозок и рассматриваются меры государственной поддержки авиационной индустрии. Воздушный транспорт в настоящее время крайне важен для успешного функционирования глобальной экономики, ее дальнейшего гармоничного развития и устойчивого роста. Он позволяет обеспечить мобильное скоростное перемещение людей и товаров между различными континентами, способствуя развитию мировой торговли и индустрии международного туризма. В настоящее время не существует альтернативы авиационному транспорту при перевозке скоропортящихся товаров, так же как и продажи высокотехнологичных товаров зависят от устойчиво функционирующей системы воздушного транспорта. Современная тенденция развития авиатранспорта ориентирована на рост востребованности международных авиаперевозок, ежегодное улучшение инфраструктуры и законодательной базы в данной сфере в мире и в отдельно взятых странах. **Ключевые слова:** авиаперевозки; международные грузовые авиаперевозки; авиаперевозки во время пандемии; мировой рынок грузовых авиаперевозок; российский рынок международных грузовых авиаперевозок; COVID-19

Для цитирования: Николишвили Д.З. Меры государственной поддержки авиационной индустрии и влияние пандемии коронавируса на мировой рынок авиаперевозок. *Мир новой экономики*. 2022;16(2):103-110. DOI: 10.26794/2220-6469-2022-16-2-103-110

ORIGINAL PAPER

Measures of State Support for the Aviation Industry and the Impact of the Coronavirus Pandemic on the Global Air Transportation Market

D.Z. Nikolishvili
PJSC Aeroflot, Moscow, Russia

ABSTRACT

This article analyses the international air transportation market, assessing the impact of coronavirus and government support measures. Air transport is now extremely important for the successful functioning of the global economy, its further harmonious development, and the maintenance of sustainable economic growth; allows for the mobile high-speed movement of people and goods between different continents, contributing to the development of world trade and the international tourism industry. Given that sales of high-tech goods depend on a well-functioning air transport system, there is currently no alternative to air transport for the transport of perishable goods. The current trend in the development of air transportation is focused on the growth in demand for international air transportation, the annual improvement of its infrastructure and the legislative framework in this area in the world and in individual countries. Consumers prefer air transportation to another mode of transport, which is justified by the reduction in the time of delivery of goods to anywhere in the world.

Keywords: air transportation; international cargo air transportation; pandemic world air market; global air cargo market; Russian international air cargo market; COVID-19

For citation: Nikolishvili D.Z. Measures of state support for the aviation industry and the impact of the coronavirus pandemic on the global air transportation market. *The World of the New Economy*. 2022;16(2):103-110. DOI: 10.26794/2220-6469-2022-16-2-103-110

© Николишвили Д.З., 2022

Во время пандемии COVID-19, в рамках глобальных усилий по ее сдерживанию и защите здоровья граждан, правительства во всем мире ввели режим полной или частичной изоляции. Страны закрыли границы, установив строгие ограничения на путешествия и поездки и выпустили рекомендации, предостерегающие от поездок без крайней необходимости. Такие меры привели к беспрецедентному снижению спроса на авиаперевозки. В настоящее время сектор авиации — один из наиболее пострадавших.

Серьезная нехватка ликвидности в авиационной сфере вызвала резкое сокращение авиаперевозок, подвергнув опасности ее экономическую жизнеспособность, поставила под угрозу миллионы рабочих мест, которые зависят от данной отрасли. Все заинтересованные стороны в авиационной области, в том числе аэропорты, авиакомпании, поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и производители авиационно-космической продукции, а также все участники производственного процесса создания добавленной стоимости встретились с проблемами обеспечения непрерывного процесса своей работы, и, возможно, даже собственного выживания.

По данным последнего исследования Международной организации гражданской авиации ИКАО,

анализ экономического влияния COVID-19 на гражданскую авиацию показал, что в 2020 г. глобальный объем пассажирских перевозок уменьшился довольно резко, приблизительно на 60%, что равноценно уменьшению числа пассажиров примерно на 2,7 млрд человек в сравнении с 2019 г. (рис. 1).

Согласно приведенным оценкам резкое уменьшение объема перевозок привело к понижению валовых эксплуатационных доходов авиакомпаний на 370 млрд долл. США, а потери в доходах аэропортов и ПАНО, соответственно, достигли 115 и 13 млрд долл. США. Прогнозы в краткосрочном периоде показывают, что в течение длительного времени в данной отрасли будет слабый спрос на перевозки.

На рис. 1 видно, что с 1970 по 2019 г. в гражданской авиации наблюдался стабильный рост. Закрытие границ, а также другие ограничительные меры во время карантина нанесли огромный ущерб авиационной индустрии. Кроме того, данная диаграмма подтверждает нижеприведенные статистические данные из отчета Международной организации гражданской авиации.

В табл. 1–3 приведены статистические данные за 2019, 2020 и 2021 гг. о пассажирских перевозках, на основании которых можно сделать вывод, что

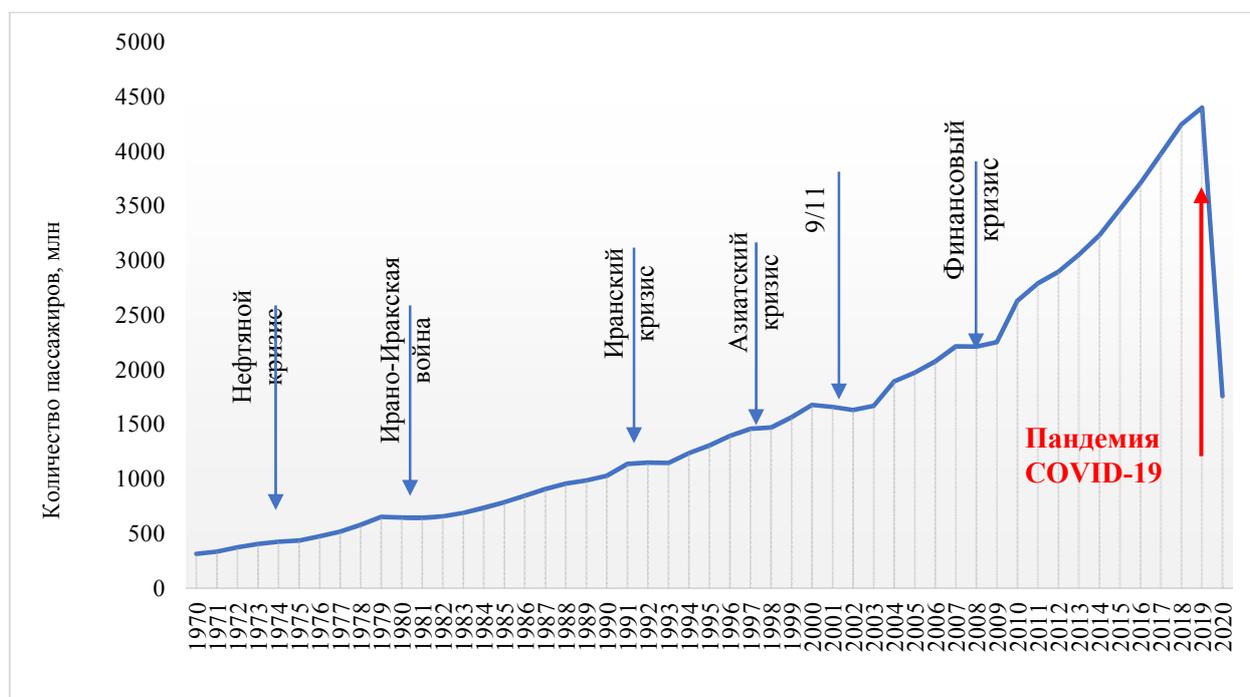


Рис. 1 / Fig. 1. Динамика изменения пассажирского трафика / Passenger traffic dynamics

Источник / Source: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

Таблица 1 / Table 1

Влияние COVID-19 на мировые регулярные пассажирские перевозки относительно уровня 2019 г. / Impact of COVID-19 on global scheduled passenger travel relative to 2019 levels

2020 г.	2021 г.
Общее уменьшение мест, которые предлагаются авиакомпаниями, на 50%	Общее уменьшение мест, предлагаемых авиакомпаниями, с 39 до 40%
Общее уменьшение числа пассажиров на 2699 млн (-60%)	Общее уменьшение числа пассажиров с 2108 до 2196 млн (от -47 до -49%)
Приблизительная потеря объема продаж авиакомпаний от пассажирских перевозок – 371 млрд долл. США	Приблизительная потеря объема продаж авиакомпаний от пассажирских перевозок – от 310 до 323 млрд долл. США

Источник / Source: [1].

Таблица 2 / Table 2

Изменение международного пассажиропотока относительно уровня 2019 г. / Change in international passenger traffic relative to 2019 levels

2020 г.	2021 г. (предварительные оценки)
Общее сокращение мест, предлагаемых авиалиниями, на 66%	Общее сокращение мест, предлагаемых авиакомпаниями, с 60 до 62%
Общее сокращение числа пассажиров на 1,376 млн (-74%)	Общее сокращение числа пассажиров с 1309 до 1356 млн (от -71 до -73%)
Приблизительная потеря валовой операционной выручки авиакомпаний – 250 млрд долл. США	Приблизительная потеря продаж авиакомпаний – от 245 до 253 млрд долл. США

Источник / Source: [2].

Таблица 3 / Table 3

Изменение внутреннего пассажиропотока относительно уровня 2019 г. / Change in domestic passenger traffic relative to 2019 levels

2020 г.	2021 г. (предварительные оценки)
Общее уменьшение мест, предлагаемых авиалиниями, на 38%	Общее уменьшение мест, предлагаемых авиакомпаниями, с 23 до 25%
Общее уменьшение числа пассажиров на 1,323 млн (-50%)	Общее уменьшение числа пассажиров с 798 до 840 млн (от -30 до -32%);
Приблизительная потеря операционной выручки авиакомпаний – 120 млрд долл. США	Приблизительный убыток операционной выручки авиакомпаний – от 65 до 69 млрд долл. США

Источник / Source: URL: <https://ura.news/news/1052269206>

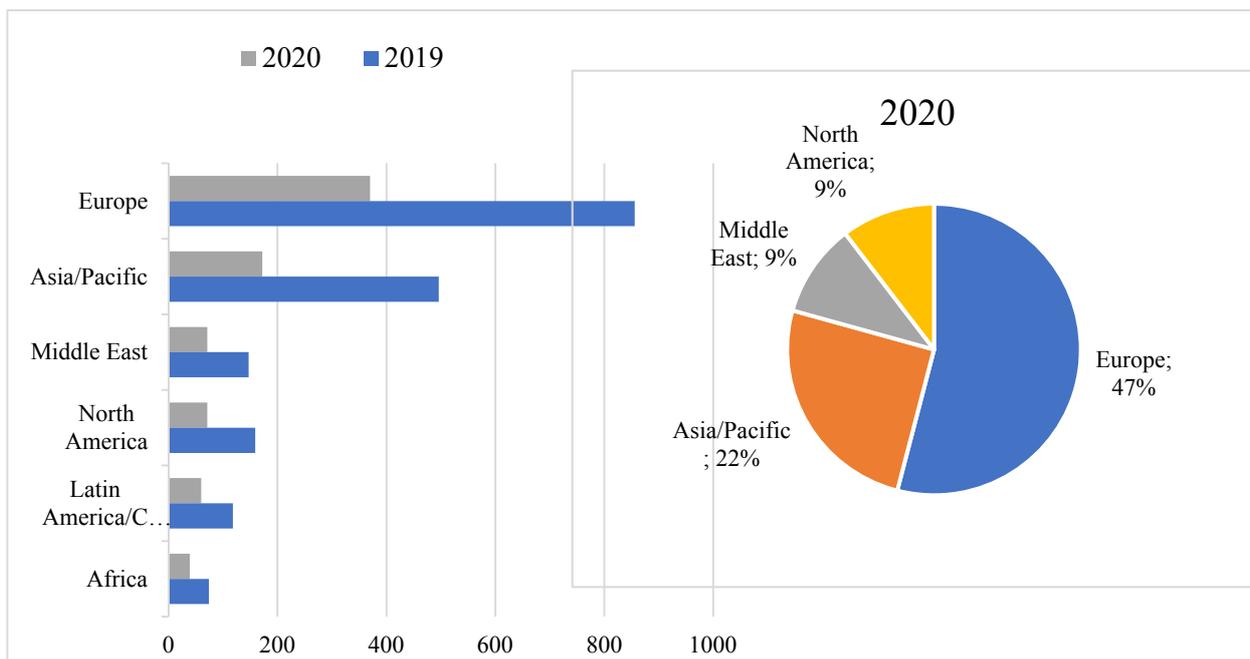


Рис. 2 / Fig. 2. Количество пассажиров по регионам в 2019–2020 гг. /
Number of passengers by regions in 2019–2020

Источник / Source: URL: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

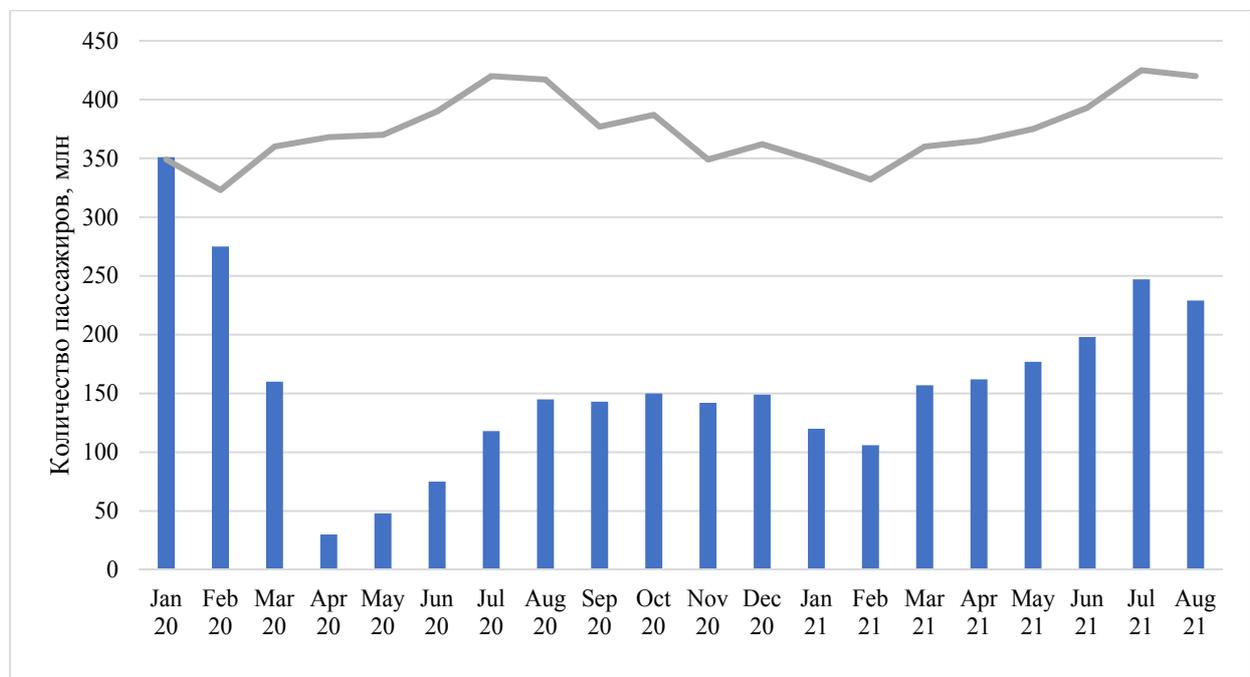


Рис. 3 / Fig. 3. Количество пассажиров в 2020–2021 гг. / Number of passengers in 2020–2021

Источник / Source: URL: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

произошло не только значительное сокращение мест, предлагаемых авиакомпаниями, и пассажиропотока, но также зафиксирован валовый убыток выручки авиакомпаний.

В будущем потенциально возможное ухудшение экономической деятельности данного сектора повлияет на баланс авиационной экосистемы, что будет иметь далеко идущие последствия на всех уровнях экономики. Именно поэтому авиационным компаниям необходимо в ближайшее время срочно предпринять решительные и смелые шаги, направленные на укрепление их финансового положения, а также уменьшение последствий крупнейшего дефицита доходов. Конечно, не менее важно, чтобы все государства предприняли меры надлежащего характера для поддержки и стабилизации авиационной отрасли, которая находится в затруднительном финансовом положении, чтобы она могла и в дальнейшем играть важную и ключевую роль в обеспечении связности воздушных сообщений, создании рабочих мест, стимулировании национальной экономики, а также способствовать общему подъему экономики.

Существует целый ряд экономических и финансовых мероприятий, которые необходимо провести государствам и авиационным компаниям в целях преодоления финансовых последствий, вызванных пандемией, ослабления нехватки ликвидности и финансовой нагрузки на данную сферу деятельности. Но самое главное — надо повысить устойчивость отрасли к будущим кризисам.

В июне 2020 г. целевая группа Совета ИКАО по восстановлению авиации опубликовала отчет¹, охватывающий десять главных принципов и одиннадцать рекомендаций, которые были согласованы на глобальном и региональном уровнях, касательно взаимоприемлемых мер по обеспечению безопасного, устойчивого и надежного возобновления и восстановления работы в авиационном секторе. Ниже представлены его основные принципы.

Поддержка стратегий оказания финансовой помощи. В соответствии со своими мандатами государствам и отраслевым учреждениям необходимо исследовать нужность оказания прямой и/или косвенной помощи различными соразмерными и транспарентными способами. При этом также должна быть обеспечена справедливая

конкуренция, необходимо избегать искажений рыночного характера или ограничений в его разнообразии и/или доступе.

Обеспечение устойчивости. Государствам и отраслевым предприятиям в авиационном секторе необходимо стремиться к обеспечению экономической и природоохранной устойчивости.

Принятие экономических и финансовых мер. Государствам-членам нужно рассмотреть вопросы внедрения целесообразных, всеохватывающих, комплексных, соразмерных, адресных и прочих мер реагирования на ЧС, которые соответствуют политике ИКАО, в целях обеспечения экономической устойчивости и поддержания необходимого показателя защищенности. Эти меры должны быть эффективными, обеспечивать безопасность полетов и охрану окружающей среды и не мешать добросовестной конкуренции.

Странам, принимающим во внимание прямые и косвенные финансовые преимущества, которые создаются воздушным транспортом — для экономики своего государства, необходимо в отдельных случаях (а возможно и в рамках международного или регионального экономического сотрудничества, а также сотрудничества с частными секторами и финансовыми учреждениями) предоставлять всем заинтересованным сторонам наиболее подходящие средства поддержки в рамках сектора гражданской авиации. Данные мероприятия необходимо применять также для обеспечения эксплуатационной гибкости. Кроме того, будет необходимо предоставлять экономические стимулы и оказывать прямое финансовое содействие.

Указанные меры должны быть всеохватывающими, носить временной характер и ограничиваться тем, что необходимо для уменьшения воздействия COVID-19.

Возможности государства по оказанию поддержки авиационной отрасли достаточно разнообразны. Так как разные заинтересованные стороны авиационной сферы будут обращаться с несовпадающими и конкурирующими запросами, то государствам необходимо будет придерживаться принципов эффективного управления, которые соответствуют институциональным и нормативным рамкам с тем, чтобы координировать цели и нужды с обязательствами и ресурсами, довольно часто исходя из конфликтующих и/или противоборствующих приоритетов.

Авиационные компании в связи с кризисом позаботились о том, чтобы принять оперативные

¹ URL: <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Executive-Summary.aspx>

меры, которые должны смягчить последствия довольно тяжелой экономической ситуации и поддерживать финансовую и функциональную трудоспособность. Однако резкое снижение доходов нередко оказывалось за пределами возможностей даже самых решительных мер, принятых данной отраслью. Более существенные и длительные финансовые сложности создали для авиационного бизнеса реальную угрозу, а также привели к риску потенциального банкротства и несостоятельности, которые подвергли опасности некоторые рабочие места.

В будущем потенциально возможное ухудшение экономической деятельности данного сектора повлияет на баланс авиационной экосистемы, что будет иметь далеко идущие последствия на всех уровнях экономики. Именно поэтому авиационным компаниям необходимо в ближайшее время срочно предпринять решительные и смелые шаги, направленные на укрепление их финансового положения, а также уменьшение последствий огромнейшего дефицита доходов.

В своей национальной экономике большое количество стран признали важность и стратегический характер авиационной отрасли, а также ее значение в создании условий для основной экономической деятельности. Однако, учитывая необходимость стабилизации ситуации в авиационной сфере, для того, чтобы она по-прежнему могла иметь конструктивное значение в стимулировании национальной экономики, а также обеспечивать занятость, данному сектору, были оказаны довольно разнообразные виды поддержки от государства. С учетом достаточно мрачных прогнозов также предполагается, что в данном секторе все больше действующих сторон будут обращаться за помощью к государствам [3].

Для продолжения деятельности авиационных компаний, удержания персонала и выживания из-за экономического кризиса, финансовая помощь от государства может быть оказана прямо или косвенно. В условиях невысокого спроса и ограниченных возможностей наличие дополнительного капитала должно гарантировать полное или частичное функционирование авиационных компаний. В целом финансовая помощь от государства принимает формы, приведенные ниже, которые имеют разнообразные последствия, связанные с бюджетом и долговыми обязательствами:

- государственные займы и гарантии по займам;
- вливание капитала в виде дотаций;
- долевое участие государства в капитале акционеров;
- эксплуатационные субсидии или дотации на конкретные маршруты;
- финансирование реструктуризации;
- субсидирование или гарантия заработной платы;
- сокращение налогов, сборов и пошлин, связанных с авиацией;
- общее уменьшение налоговой нагрузки;
- комплексный пакет мер финансовой поддержки.

Итак, для того чтобы авиация и экономика страны была поставлена на путь скорейшего восстановления, который был ослаблен во время кризиса в области здравоохранения и ограничений на поездки, может понадобиться дальнейшая финансовая поддержка и помощь. Данная финансовая помощь зависит от экономических возможностей страны. Поскольку цели и подходы к оказанию помощи в разных странах далеко не одинаковы, то ее размеры и масштабы поддержки со стороны отдельных стран должны будут в более значимой степени влиять на глобальную систему гражданской авиации в будущем. Независимо от формы государственной финансовой поддержки, ее следует оказывать при надлежащем управлении и в соответствии с установленными принципами. Также при этом следует проявлять осмотрительность и осторожность, учитывая ее влияние на конкуренцию, структуру рынка и будущее развитие авиационной отрасли. Необходимо иметь в виду, что всевозможные конкурирующие просьбы об оказании финансовой государственной помощи могут поступать из различных секторов. Отсюда следует, что государствам нужно оценить

создание стоимости в национальной экономике за счет авиации, сопоставив ее с другими секторами [4].

В условиях роста неопределенности, который связан с продолжительной пандемией и различными ее разновидностями, прогнозы, которые должны быть достигнуты в отношении восстановления авиаперевозок, остаются на сегодняшний день пессимистичными наряду с мрачными перспективами развития экономики. Стратегии, которые принимаются государствами и отраслью, будут воздействовать на развитие авиации, экономическую стабильность отрасли, ее финансовую жизнеспособность и стрессоустойчивость в будущем, то есть на то, насколько долго данная отрасль сможет оказывать сопротивление кризису, насколько сильным и стремительным будет ее восстановление, в какой мере данная отрасль модифицируется и в какой степени изменится ее будущая структура на мировом уровне [5].

Хотя стабилизация отрасли является первоочередной задачей, также крайне необходимо использовать возможности, которые позволяют ей выйти из пандемии более конкурентоспособной,

стрессоустойчивой и жизнеспособной в долгосрочной перспективе. Поэтому государственная помощь должна направляться на стимулирование всей экосистемы авиации для того, чтобы она могла более чувствительно реагировать на быстро меняющийся спрос и ожидания клиентов после окончания пандемии. В связи с тем, что не существует универсального подхода, как государство, так и отрасль должны будут разумно действовать в соответствии со своими уникальными возможностями и потребностями, постоянно отслеживая и оценивая изменения в экономике во время пандемии COVID-19. Последствия разрушения и каждый день меняющаяся обстановка требуют, чтобы страны и отрасль освободились от классических ортодоксальных взглядов и мыслили по-новому для создания крепкого, жизнеспособного и стойкого авиационного сектора в будущем.

Распространение COVID-19 наложило серьезный отпечаток на деятельность международного рынка авиаперевозок, однако своевременно принятые меры поддержки и помощи индустрии помогут вернуть пассажиропоток и валовый оборот авиакомпаний на допандемийный уровень.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Борисов Ф. А., Крамаренко А. В., Крупенский Н. А. Обзор современных тенденций на российском рынке пассажирских авиаперевозок. *Научный Вестник МГТУ ГА*. 2015;(216):11–21.
2. Богославец Д. М. Специфика построения моделей прогнозирования объемов продаж на примере авиаперевозок. *Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление*. 2014;(3):28–32.
3. Веселова Е. В. Конкурентоспособность российских авиакомпаний на международных рынках пассажирских авиаперевозок. Дис. ... канд. экон. наук. М.: Фин. ун-т при Правительстве Рос. Федерации; 2015. 179 с. URL: <http://elib.fa.ru/avtoreferat/veselova.pdf/download/veselova.pdf>
4. Виноградов В. Н., Гай Е. В., Работнов Н. С. Аналитическая аппроксимация данных в ядерной и нейтронной физике. М.: Энергоатомиздат; 1987. 128 с. URL: <http://www.cosmic-rays.ru/books41/19874101.pdf>
5. Волинский А. Природа конкуренции и разнообразие продукции фирм. Пер. с англ. Вехи экономической мысли. Т. 5: Теория отраслевых рынков. СПб.: Экономическая школа; 2003:141–159. URL: http://www.seinst.ru/files/vehi_5_007_wolinsky_nature-of-competition.pdf

REFERENCES

1. Borisov F. A., Kramarenko A. V., Krupenskiy N. A. The review of present trends in the Russian passenger air transportation market. *Nauchnyi Vestnik MGTU GA = Civil Aviation High Technologies*. 2015;(216):11–21. (In Russ.).
2. Bogoslavets D. M. The specifics of building models for forecasting sales for example air. *Vestnik Moskovskogo universiteta im. S. Yu. Vitte. Seriya 1: Ekonomika i upravlenie = Moscow Witte University Bulletin. Series 1: Economics and Management*. 2014;(3):28–32. (In Russ.).
3. Veselova E. V. Competitiveness of Russian airlines in the international passenger air transportation markets. Cand. econ. sci. diss. Moscow: Financial University under the Government of the Russian Federation; 2015. 179 p. URL: <http://elib.fa.ru/avtoreferat/veselova.pdf/download/veselova.pdf> (In Russ.).

4. Vinogradov V. N., Gai E. V., Rabotnov N. S. Analytical approximation of data in nuclear and neutron physics. Moscow: Energoatomizdat; 1987. 128p. URL: <http://www.cosmic-rays.ru/books41/19874101.pdf> (In Russ.).
5. Wolinsky A. The nature of competition and the scope of firms. *The Journal of Industrial Economics*. 1986;34(3):247–259. DOI: 10.2307/2098569 (Russ. ed.: Wolinsky A. Priroda konkurentssii i raznoobrazie produktsii firm. In: Vekhi ekonomicheskoi mysli. Vol. 5: Teoriya otraslevykh rynkov. St. Petersburg: Ekonomicheskaya shkola; 2003:141–159. URL: http://www.seinst.ru/files/vehi_5_007_wolinsky_nature-of-competition.pdf).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / ABOUT THE AUTHOR



Дэви Зурабович Николишвили — специалист 1 категории ПАО «Аэрофлот», Москва, Россия

Devi Zurabovich Nikolishvili — Category 1 Specialist, PJSC Aeroflot, Moscow, Russia

<https://orcid.org/0000-0002-2959-7782>

devi.nikolishvili@yandex.ru

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The author has no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 05.03.2022; после рецензирования 20.03.2022; принята к публикации 12.04.2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

The article was received on 05.03.2022; revised on 20.03.2022 and accepted for publication on 12.04.2022.

The author read and approved the final version of the manuscript.