

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ПАССАЖИРСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В данной статье основное внимание уделяется проблемам влияния пандемии COVID-19 на пассажирские авиационные перевозки. Выделяются риски авиакомпаний в период пандемии, анализируется сектор пассажирских авиаперевозок. На основе анализа выделены основные тенденции в области транспорта и мобильности во всем мире.

Ключевые слова: авиаперевозки, авиакомпании, COVID-19, пассажиропоток, основные вызовы

Авиация относится к отраслям экономики, в наибольшей степени пострадавшим от пандемии COVID-19. Причинами такого значительного ущерба стало следующее. Во-первых, количество полетов было сокращено, а некоторые полностью прекратились из-за опасности заражения при перелете вследствие непосредственного контакта с потенциальными носителями коронавируса. В самом начале пандемии самолеты по сути «перевозили» новую коронавирусную инфекцию из страны в страну и с континента на континент. В результате авиасообщение было остановлено как вид деятельности и источник дохода для авиакомпаний. Во-вторых, резко снизился спрос на авиаперелеты из-за снижения масштабов экономической деятельности и мобильности населения. Количество авиаперелетов коррелирует с динамикой ВВП. Когда экономика развивается, люди чаще летают по деловым и личным причинам. В условиях пандемии авиаперелеты стали крайне опасным и дорогим для большинства населения Земли видом транспорта [1].

Во время прошлых кризисов авиакомпании страдали только от какой-то одной из указанных причин. В период вспышки заболевания атипичной пневмонией путешествия были небезопасны, но мировая экономика не останавливалась. Во время финансового кризиса 2008 г. денег у людей было мало, но полеты не представляли опасности для здоровья. За всю историю своего развития гражданская авиация впервые получила два «мощных удара» одновременно в пандемию COVID-19. По оценкам IATA, выручка авиакомпаний в 2020 г. упала на 419 млрд долл. США, или на 50 % по сравнению с 2019 г. Никакие прежние катастрофические события, затронувшие авиационную отрасль (в том числе: атипичная пневмония в 2003 г., трагедия 11 сентября 2001 г., извержение вулкана в Исландии в 2010 г., глобальные экономические кризисы), не приводили к таким убыткам для пассажирской авиации [1].

Данные IATA показывают, что суммарный спрос на авиаперелеты в 2020 г. снизился на 65,9 % по сравнению с 2019 г. На сегодняшний день это является самым резким снижением трафика в истории гражданской авиации. Спрос на международные перелеты в 2020 г. был на 75,6 % ниже уровня 2019 г. Потенциальная вместимость авиалайнеров из-за сокращения количества рейсов снизилась на 68,1 %, а коэффициент их загрузки уменьшился до 62,8 %. На внутренние авиаперелеты в 2020 г. спрос сократился меньше: на 48,8 % по сравнению с 2019 г. Показатель ASK снизился на 35,7 %, а загрузка авиалайнеров составила 66,6 % [3].

Изменение масштабов авиаперевозок пассажиров различается по регионам мира. Рынок стран Ближнего Востока пострадал больше других: спрос упал на 72,2 %. Немного лучше обстояли дела в Азиатско-Тихоокеанском регионе: пассажиропоток сократился в целом на 61,9 %, так как крупные внутренние рынки Китая, Японии и Кореи продолжали генерировать спрос. Также чуть выше среднемирового уровня оказались показатели Латинской Америки: сокращение спроса здесь составило 62,1 % [2].

До пандемии COVID-19 в США количество авиапассажиров составляло 2 млн человек в день. В период пандемии оно упало до менее 100 тыс. человек в день. По подсчетам специалистов, это уровень 1954 г. [5].

В России пассажиропоток в 2020 г. в целом снизился на 46 %, в том числе у компании Аэрофлот на 61 %. Международные перевозки российских авиакомпаний упали в 4,2 раза [5].

По некоторым оценкам, сокращение в 2020 г. пассажиропотока привело к угрозе сокращения 4,8 млн рабочих мест (43 % от количества рабочих мест до COVID-19 в начале 2020 г.): 1,3 млн работников авиакомпаний, включая пилотов, и 3,5 млн сотрудников различных наземных служб аэропортов.

Оказались затронутыми и сектора экономики, которые непосредственно связаны с авиаперевозками, прежде всего сфера туризма. Около 58 % туристов прибывало в пункты назначения по воздуху, поэтому остановка воздушного сообщения оказала огромное негативное влияние на эту отрасль. По оценкам, уменьшение потоков туристов из-за приостановки авиаперелетов в 2020 г. привело к сокращению мирового ВВП более чем на 630 млрд долл. США и потере непосредственно в сфере туризма 26,4 млн рабочих мест [1].

Страны мира, экономика которых сильно зависит от туризма, стараются сохранить количество авиарейсов. Примером могут служить ОАЭ, одними из первых пустившие россиян на свои курорты в начале 2021 г.

Авиакомпания Emirates Airlines так отчаянно нуждалась в пассажирах, что пообещала выплатить 1 765 долл. США на похороны, если кто-нибудь умрет от COVID-19 после полета с ними [1].

Практически для всех крупнейших авиационных компаний Европы 2020 г. стал худшим за всю историю существования. Чистый убыток немецкой Lufthansa Group (включает авиакомпании Lufthansa, Austrian, Swiss, Eurowings и Brussels) достиг 6,7 млрд евро. Франко-нидерландская группа Air France – KLM объявила о потерях в размере 7,1 млрд евро.

А группа авиакомпаний IAG, в которую входят British Airways, Iberia, Vueling и Aer Lingus, закончила год с рекордными убытками в 7,4 млрд евро [4].

В 2020 г. полностью разорились или оказались на грани разорения такие достаточно крупные авиакомпании, как Virgin Australia, Virgin Atlantic и FlyBe (Великобритания), South African Airways (ЮАР), LATAM Airlines и Avianca в Южной Америке, Carrier Compass и Trans States в США, Level Europe (Австрия) и т. д. [4]. Китайская HNA Group, в которую входит четвертая в мире по количеству самолетов авиакомпания Hainan Airlines, в 2021 г. объявила о банкротстве, несмотря на усилия правительства Китая по ее поддержке [4].

Следует также отметить, что авиационная отрасль во всем мире претерпела серьезные изменения, чтобы выжить во время пандемии. В целом меры по корректировке, предпринятые авиакомпаниями, чтобы приспособиться к глобальному снижению спроса на воздушные перевозки, повысили привлекательность услуг по грузовым авиаперевозкам. Многие перевозчики потратили значительные средства на то, чтобы переключиться на грузовые перевозки, переоборудовав пассажирские самолеты в грузовые. Резкое сокращение пассажиропотока в 2020 г. привело к падению выручки от пассажиров на 69 %. С другой стороны, выручка от грузовых перевозок выросла на 27 %, что полностью изменило бизнес-модель и приоритеты авиакомпаний в разгар кризиса. Жесткие финансовые условия и изменение источников дохода во время пандемии вынудили перевозчиков и логистические компании адаптироваться через оптимизацию различных издержек. Например, грузовые самолеты стали чаще использовать небольшие аэропорты вместо крупных узловых аэропортов, чтобы находиться как можно ближе к конечным производителям и потребителям. Такая мера, например, недоступна для морских перевозчиков, которые привязаны к морским портам. Чтобы обеспечить поступление доходов, некоторые авиакомпании начали предлагать экскурсионные полеты, которые позволили клиентам получать удовольствие от полета и при этом никуда не летая. Совокупный эффект всех мер, принятых для снижения транспортных издержек в цепочках поставок, оказал существенное положительное влияние на воздушный транспорт, сделав его более конкурентоспособным, чем раньше. Следовательно, воздушный

транспорт, вероятно, останется вполне позволительным альтернативным вариантом, по крайней мере, для некоторых отраслей, пока цены на контейнерные перевозки остаются высокими.

Среди прочего, пандемия COVID-19 задала очень важные тенденции в области транспорта и мобильности во всем мире. Уменьшение разницы в конкурентоспособности между воздушными и морскими перевозками грузов, безусловно, будет иметь важные последствия для мировой торговли и, в частности, для стран, не имеющих выхода к морю. Продолжение этих тенденций в конечном итоге поможет этим странам частично преодолеть фактор отсутствия выхода к морю и улучшить свои позиции в мировой торговле, предоставив им лучший доступ к географически удаленным рынкам. Эти процессы также следует понимать как руководство по выработке экономической политики. В этом свете стратегии инвестирования в логистику и отдельные отрасли с высокими экспортными возможностями с использованием воздушного транспорта будут иметь больше шансов на успех для стран, не имеющих выхода к морю.

Список использованных источников

1. Мировая экономика и международные отношения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/passazhirskie-aviaperevozki-v-period-pandemii-covid-19/viewer/>. – Дата доступа: 23.09.2022.
2. Аэрофлот получил 123 млрд рублей чистого убытка по МСФО в 2020 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/aeroflot-poluchil-123-mlrd-rubley-chistogo-ubytko-po-msfo-v-2020-godu/>. – Дата доступа: 23.09.2022.
3. IATA видит риск более медленного, чем ожидалось, восстановления авиатранспортной отрасли [Электронный ресурс] // Авиатранспортное обозрение. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/iata-vidit-risk-bolee-medlennogo-chem-ozhidalos-vosstanovleniya-aviatransportnoy-otrasli?sea=37592/>. – Дата доступа: 23.09.2022.
4. Открывая небо – как восстанавливается мировая авиация после пандемии? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.finam.ru/analysis/newsitem/otkryvaya-nebo-kak-vosstanav-livaetsya-mirovaya-aviaciya-posle-pandemii-20210610-195011/>. – Дата доступа: 23.09.2022.
5. AIR Connectivity. Measuring the connections that drive economic growth [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-measuring-the-connections-that-drive-economic-growth/>. – Date of access: 23.09.2022.