

Секция «Экономическая стратегия развития России в XXI веке: теория и практика»

Анализ векторов восстановления отрасли гражданской авиации России от воздействия распространения COVID-19

Научный руководитель – Ямпольская Наталья Юрьевна

Морданов Максим Андреевич

Аспирант

Сургутский государственный университет Ханты-Мансийского АО, Сургут, Россия

E-mail: mordanov.1994@mail.ru

Фактические результаты деятельности гражданской авиации Российской Федерации за 2020 год практически полностью соответствуют общемировой тенденции и подтверждают сделанные ранее прогнозы отраслевых аналитиков и игроков рынка о значительном снижении пассажирооборота и доходности анализируемой отрасли.

Последние оценки ситуации показывают, что вероятное влияние распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) в частности на отечественные регулярные пассажирские перевозки в 2020 году по сравнению с 2019 годом выражаются в виде общего сокращения пассажиропотока на 46% или более чем на 58 884 тыс. чел. [1], потери выручки российских авиакомпаний, по оценкам Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, на уровне 350 млрд. руб. [2]

Стоит отметить, что несмотря на ослабление ограничительных мер, связанных с закрытием международных направлений, фактические последствия влияния COVID-19 и постепенное восстановление авиационной отрасли будут зависеть от продолжительности и масштабов распространения эпидемии и реализуемых мер по её сдерживанию, а также от степени доверия потребителей к воздушным перевозкам, эпидемиологической обстановки в России и за рубежом.

Описанные события, последствия которых оказывают значительное влияние на финансовые результаты деятельности авиакомпаний, изменение условий функционирования, определяют необходимость реализации мероприятий, направленных на повышение безопасности пассажиров и работников, оптимизацию расходов накладных расходов, в частности на оплату труда, и поддержания высокого уровня мотивации и вовлеченности сотрудников.

Как бы ни развивались события, связанные с восстановлением авиационной отрасли в России и за рубежом, лидерам отрасли необходимо приспосабливаться к все более труднопрогнозируемым событиям, имеющим значительные финансовые последствия. В частности, следует сказать о необходимости быстрого восстановления производственных мощностей при росте спроса и одновременном снижении накладных расходов в случае, если наращивание пассажирооборота будет осуществляться медленнее или менее равномерно, чем ожидалось [3].

В данной работе рассмотрено содержание и вероятный эффект ряда мероприятий в рамках деятельности компаний авиационной отрасли в краткосрочной перспективе, направленных на повышение доходности функционирования предприятий, совершенствование системы управления рисками и оптимизацию накладных расходов.

Независимо от того, как и когда будет восстановлен спрос на авиационные услуги, эксперты сходятся во мнении, что пандемия вызвала необходимость в повышении устойчивости и инновационности не только компаний, но необходимости реализации комплексных мероприятий со стороны федеральных и местных органов власти [4].

Отметим, что на текущем этапе восстановления авиационной отрасли исключительно оптимизации имеющихся мощностей недостаточно для достижения рентабельности.

Авиакомпании должны сократить фиксированные расходы до уровней, которые не только позволят им продолжать работать с более низким доходом, но и смогут генерировать достаточный поток денежных средств для снижения долговой нагрузки. Это определяет необходимость осуществления со стороны предприятий структурных изменений в свой бизнес и накладные расходы, сохраняя при этом гибкость своих операций.

В тоже время изменение структуры организаций характеризуемой отрасли имеет значительное влияние в рамках долгосрочной перспективы. Значительное сокращение рабочих мест будет не только экономически нецелесообразным краткосрочным шагом к восстановлению отрасли, увольнения могут иметь долгосрочные негативные последствия, если не будут выполнены продуманно. Авиакомпаниям необходимо будет убедиться, что оставшийся персонал способен выполнять основные функции и обеспечивать качественное оказание услуг и высокий уровень конкурентоспособности предприятия, чтобы обеспечивать восстановление отрасли и выступать драйвером для её долгосрочного роста.

Иным важным вероятным направлением восстановления авиационной отрасли является анализ целесообразности содержания имеющегося парка воздушных судов и его реструктуризация. Сокращение целого флота - вне зависимости от его срока полезного использования, - по мнению экспертов и аналитиков, может оказать положительное влияние для снижения эксплуатационных расходов на техническое обслуживание. Поскольку отрасль может ожидать неравномерного возврата клиентов на внутренних и международных рейсах, оптимизация парка может также создать гибкие условия планирования для реагирования на меняющийся спрос. Учитывая финансовое положение отрасли, сокращение пассажирооборота и рост накладных расходов, связанных, в частности, с увеличением цен на топливо, авиакомпаниям также следует оценить целесообразность инвестиции, связанных с увеличением парка судов [3].

По мере того как принимаемые ограничительные меры в связи с распространением коронавирусной инфекции начинают ослаблять, безопасность пассажиров и работников остаётся первостепенной. Как и все другие компании, предприятия авиационной отрасли оценивают новую политику, технологии и коммуникационные стратегии, связанные с COVID-19 и повышением безопасности на рабочем месте и в рамках оказания услуг. В тоже время обеспечивая условия целостного возвращения к работе, авиакомпании сталкиваются с различными профилями рисков для корпоративных сотрудников и сотрудников колл-центров по сравнению с лётными экипажами. Что вызывает необходимость разработки и реализации новых мероприятий по устранению рисков внутренней среды [5].

Сегодня закономерным является тот факт, что в конечном счёте спрос на коммерческие авиаперевозки и грузовые перевозки восстановится, но в настоящее время отсутствует понимание способов и времени их восстановления, а также возможных последствий, связанные с изменением условий функционирования отрасли.

Источники и литература

- 1) Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-декабрь 2019-2020 гг.: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennye-pokazateli-ga/> (Дата обращения: 01.03.2021).
- 2) Операционный убыток авиакомпаний РФ в 2020 году составит 350 млрд рублей: <https://www.aviastat.ru/analytics/32-operacionnyy-ubytok-aviakompaniy-rf-v-2020-godu-sostavit-350-mlrd-rublej> (Дата обращения: 03.03.2021).
- 3) How can airlines return to profitability?: <https://www.pwc.com/us/en/industries/consumer-markets/library/how-can-airlines-return-to-profitability.html> (Дата обращения: 02.03.2021).

- 4) Resiliency, innovation will dictate the future growth of the aerospace and defense industry: <https://www.pwc.com/us/en/industries/industrial-products/industrial-insights/aerospace-defence-industry-future-growth.html> (Дата обращения: 01.03.2021).
- 5) Airline reboot: Protecting people and productivity: <https://www.pwc.com/us/en/industries/consumer-markets/library/airline-reboot-protecting-people-and-productivity.html> (Дата обращения: 05.03.2021).