

УДК 330.35



Шагина Екатерина Алексеевна
кандидат экономических наук, доцент,
кафедра менеджмента и сервиса,
Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация,
e-mail: sea879@mail.ru



Романов Иван Евгеньевич
магистрант,
кафедра менеджмента и сервиса,
Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация,
e-mail: vanno95@inbox.ru

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

Аннотация. Статья посвящена проблемам и особенностям деятельности российских авиакомпаний в условиях пандемии. В статье приведена и проанализирована динамика объёма пассажирских авиаперевозок на последние 3 года. Были изучены основные причины сокращения объёмов пассажирооборота организаций авиационного комплекса РФ. На основе анализа полученных данных авторами были предложены и обоснованы мероприятия по повышению эффективности деятельности российских авиакомпаний.

Ключевые слова: авиакомпания, пандемия, рынок пассажирских авиаперевозок.

Ekaterina A. Shagina
PhD in Economics, Associate Professor,
Department of Management and Service,
Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation,
e-mail: sea879@mail.ru

Ivan E. Romanov
Master's Degree Student,
Department of Management and Service,
Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation,
e-mail: vanno95@inbox.ru

THE FEATURES OF RUSSIAN AIR COMPANIES ACTIVITY IN PANDEMIA TIME

Abstract. The article is devoted to the problems and peculiarities of the activities of Russian aviation companies in the context of a pandemic. The article presents and analyzes the dynamics of the volume of passenger air transportation for the last 3 years. The main reasons for the reduction in the volume of passenger turnover of organizations of the aviation complex of the Russian Federation were studied. Based on the analysis of the data obtained, the authors proposed and substantiated measures to improve the efficiency of Russian airlines.

Keywords: air company, pandemic, air passenger market.

Авиационная отрасль является одним из наиболее социально и экономически значимых видов деятельности. От интенсивности и эффективности развития данной отрасли народного хозяйства в значительной степени зависят темпы и пропорции функционирования таких сопряженных отраслей и подотраслей экономики, как туризм, гостиничный и ресторанный бизнес, деятельность организаций торговли и сферы услуг населению, расположенных на территории аэропортов. В этой связи обеспечение относительной эффективности развития авиации в условиях кризиса 2020 – 2021 гг., вызванного пандемией новой коронавирусной инфекции, является одной из стратегических задач социально-экономического развития РФ.

Целью статьи является систематизация особенностей и обоснование перспектив развития авиационной отрасли России в условиях пандемийного кризиса. Основными задачами статьи являются:

- систематизация особенностей развития авиационной отрасли РФ в условиях пандемийного кризиса;
- разработка рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования отечественной авиации в кризисных условиях;
- формирование направлений совершенствования систем управления компаниями отрасли в ситуации длительного продолжения пандемийного кризиса.

Пандемийный кризис крайне существенно отразился на развитии авиационной отрасли Российской Федерации. Пустующие аэропорты означают, что пандемия коронавируса поразила практически все области авиационной отрасли. Как показано на рис. 1, в 2020 г. снижение общего объема пассажирских перевозок отечественными авиакомпаниями составило 46,1 % к уровню 2019 г.

Вследствие падения спроса также существенно сокращается и доходная часть авиаперевозчиков, выручка от перевозок пассажиров, багажа и грузов. И не смотря на снижение количества полетов, издержки авиакомпаний не уменьшаются с таким же темпом, так как необходимо тратить дополнительные средства на дезинфекцию воздушных судов после каждого полета, производить лизинговые платежи, выплачивать заработную плату, обеспечивать меры по подготовке воздушных судов к долговременной стоянке (консервация агрегатов,

аренда мест стоянок, охрана и др.). Таким образом, не удается достигнуть положительной суммы покрытия полных операционных затрат, следовательно, положительная рентабельность бизнеса не достигается [1, с. 28].

Суммарный чистый убыток компаний рассматриваемой отрасли РФ превысил в 2020 г. 195,0 млрд р., а чистая рентабельность активов составила, соответственно, «-7,1 %» [2, с.119]. При этом, однако, на развитие авиации многих государств и регионов мировой экономики пандемийный кризис оказал еще более негативное влияние: так, чистая рентабельность активов в авиационном комплексе США в 2020 г. составила «-9,3 %», а в среднем по государствам Латинской Америки и вовсе катастрофические «-17,4 %», что в значительной степени было связано с резким сокращением объемов наиболее рентабельных трансатлантических перелетов [3].

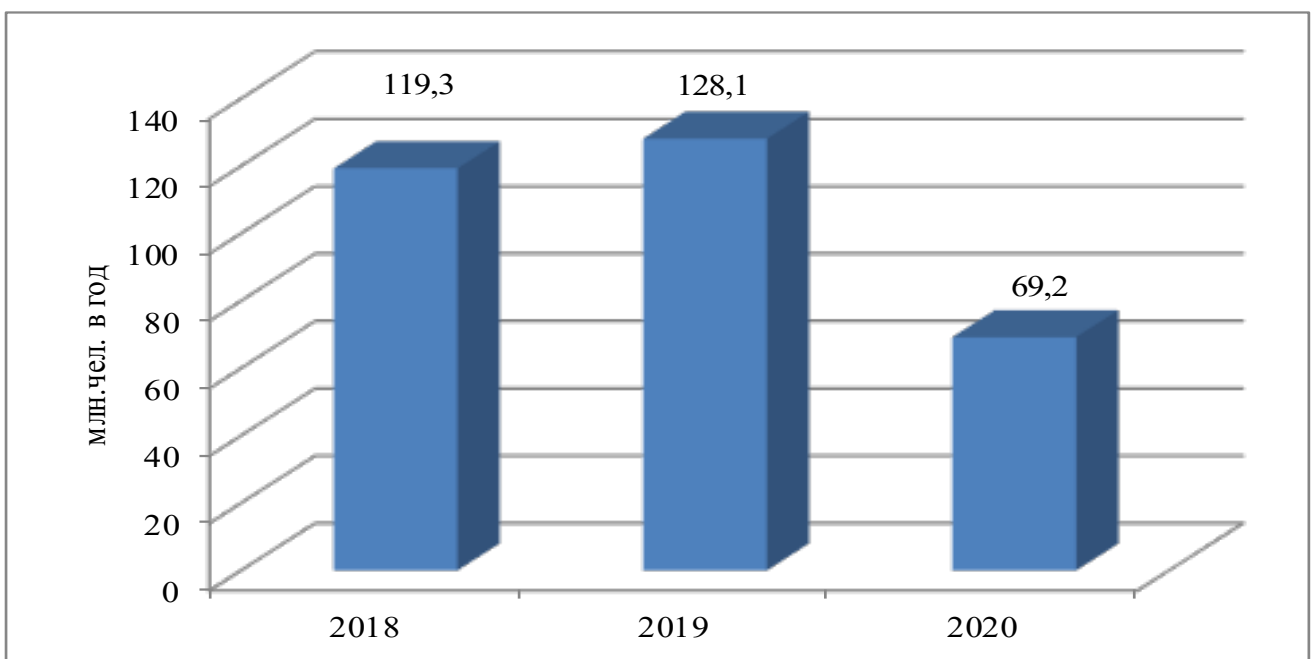


Рис.1. Динамика объема пассажирских перевозок авиакомпаниями Российской Федерации, млн чел. [4, с.259]

При этом пандемийный кризис по-разному отразился на объемах деятельности крупнейших компаний авиационной отрасли РФ, а именно [5]:

1. «Аэрофлот» (14,6 млн пассажиров, снижение к уровню 2019 г. на 61 %);
2. «Россия» (5,7 млн пассажиров, снижение на 51 %);
3. «Уральские авиалинии» (5,6 млн пассажиров, снижение на 41 %);
4. «S7 Airlines» (12,3 млн пассажиров, снижение на 31 %);
5. «Победа» (9,1 млн человек, снижение на 12 %).

Наиболее резкое падение объема пассажирских перевозок, осуществляемых ПАО «Аэрофлот», в значительной степени было обусловлено наличием относительно высоких цен на перелеты в данной компании в среднем, недостаточно гибкой системой ценообразования, достаточно громоздкой структурой управления в целом, не дающей возможность оперативно и эффективно осуществить адекватную реакцию на развитие ситуации пандемийного кризиса [6, с.1830].

При этом основными причинами сокращения объемов пассажирооборота организаций авиационного комплекса РФ в 2020 г. являлись:

- резкое сокращение международных авиаперелетов ввиду ограничительных санитарных режимов, введенных подавляющим большинством государств мира в начале 2020 г. и, в определенной степени, действующих до настоящего времени;

- локдаун, действовавший в РФ весной 2020 г. (необходимость соблюдения карантинного режима в течение по прибытию из некоторых регионов РФ при внутрироссийских перелётах);

- падение денежных доходов населения России и уровня его покупательной способности в целом [7].

В условиях кризиса отдельные авиакомпании РФ применяли различные мероприятия по обеспечению финансово-экономической эффективности, которые, впрочем, существенного положительного результата не принесли. К основным из такого рода мероприятий можно отнести переоборудование части авиапарка компаний с обслуживания пассажирских на обеспечение грузовых перевозок, сокращение, вплоть до значений менее полной себестоимости, цен на ряд авиабилетов, реализация предложений по индивидуальной аренде авиапарка в корпоративных целях и др.

Некоторым перевозчикам, например, авиакомпании «Победа», входящей в группу «Аэрофлот», и вовсе пришлось приостановить свою деятельность на два месяца с целью концентрации своих ресурсов на антикризисных мерах. Как оказалось, данная мера принесла определенный эффект и уже сейчас, после возобновления полетов, авиакомпания по итогам двух месяцев работы в 2021 г. демонстрирует прирост пассажиропотока на 1,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 г.

Обеспечение хотя бы относительной финансово-экономической эффективности развития авиационной отрасли РФ в условиях пандемийного кризиса невозможно без целевой государственной поддержки. Следует отметить, что еще в мае 2020 г. было принято Постановление Правительства РФ «О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов таких авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие распространения новой коронавирусной инфекции» [8], в соответствии с которым на покрытие убытков авиакомпаний РФ выделялось в 2020 г. 23,4 млрд. р. Вместе с тем, по мнению ряда исследователей проблем развития авиационной отрасли России, в частности Е. Н. Волосова, такого рода государственная поддержка являлась явно недостаточной, а сами механизмы ее распределения между конкретными авиакомпаниями – не вполне транспарентными [9, с.38].

Учитывая крайне низкие темпы восстановления спроса, на период 2021 – 2022 гг., в рамках которого ситуация пандемийного кризиса, по всей вероятности, сохранится, целесообразны следующие основные меры государственной поддержки развития авиационного комплекса России:

- введение временных льгот по НДС и налогу на имущество организаций для отечественных авиакомпаний;

- целевое стимулирование коммерческих банков России к активизации предоставления льготных проектных кредитов на цели модернизации производственной базы, в первую очередь авиапарка, отечественных авиакомпаний (в т.ч. в рамках соучастия коммерческих банков РФ в реализации лизинговых схем на приобретение авиатранспорта);

- предоставление для граждан России, активно осуществляющих внутренние авиаперелеты, мер, по содержанию схожих с программой государственного «туристического кэшбека», сформированной в РФ в 2020 г., что позволит повысить уровень платежеспособного спроса на внутренние авиаперелеты.

Кроме того, в условиях кризиса целесообразны следующие основные системные мероприятия по обеспечению хотя бы относительно роста эффективности деятельности отечественных авиакомпаний (табл. 1).

Таблица 1

Мероприятия по повышению эффективности авиакомпаний в период пандемии
[по материалам авторских исследований]

Виды мероприятий	Содержание мероприятий
1. Организационно-кадровые	<ul style="list-style-type: none"> - организация эффективного ресурсосбережения на всех этапах процесса управления авиаперевозками (без ущерба для безопасности последних); - оптимизация использования в управлении авиакомпаниями РФ потенциала удаленной занятости (в части специалистов в области маркетинга, отраслевого финансового менеджмента, планирования и т.п.); - минимизация нерациональных управленческих расходов авиакомпаний.
2. Финансовые	<ul style="list-style-type: none"> - вхождение государства в капитал частных авиакомпаний РФ (или увеличение доли в капитале авиакомпаний с государственным участием); - активизация использования потенциала проектного кредитования в деятельности авиакомпаний РФ; - целенаправленное уменьшение удельных транзакционных издержек деятельности авиакомпаний; - активизация взаимодействия авиакомпаний РФ с виртуальными рынками капитала (с интернет-банками, виртуальными инвестиционными компаниями, биржами криптовалют по поводу возможных ICO инновационных проектов в области гражданской авиации).
3. Маркетинговые	<ul style="list-style-type: none"> - активизация коалиционных бонусных программ с участием авиакомпаний; - рационализация индивидуальных дисконтных программ авиакомпаний, в первую очередь в части генерирования накопительных скидок; - совершенствование процессов электронного маркетинга авиакомпаний, в т.ч. SEO-менеджмента и SMM-маркетинга.

Авиакомпания «Аэрофлот» и «Победа» сделали необычное предложение для своих пассажиров. Данные авиакомпании открыли продажу билетов на специальные экскурсионные рейсы, где пункт вылета и прилета – один и тот же аэропорт. Например, «Аэрофлот» организовал рейс продолжительностью 4 часа, в течение которого пассажирам, помимо экскурсии, устроили дегустацию винных напитков и новинок бортового питания, а также демонстрировали кинофильмы на борту новейшего лайнера Airbus A350. «Победа» устраивает экскурсионные полеты над городами «Золотого кольца» с вылетом и прилетом в подмосковном Внукове.

Таким образом, эффективное преодоление системного кризиса в авиационном комплексе РФ, вызванного пандемией новой коронавирусной инфекции, невозможно в частности без реализации ряда комплексных мер государственной поддержки, часть которых представлена в настоящей статье.

Авиакомпаниям следует и дальше уделять значительное внимание поиску и разработке новых продуктов, таких как новые маршруты, в том числе и в формате «билет в никуда», к которому пассажиры проявили большой интерес.

Кроме того, на уровне государственной пропаганды следует способствовать нивелированию сложившегося у определенной части населения РФ, но не соответствующего действительности устойчивого стереотипа, что авиаперелеты в эпидемиологическом плане являются более опасными по сравнению с перемещением граждан в поездах дальнего следования. Уменьшение данного стереотипа вкупе с представленными в статье мерами по повышению эффективности управления авиакомпаниями РФ в кризисной ситуации позволит обеспечить рост пассажиропотока в сфере внутригосударственного и отчасти международного авиационного сообщения, по мере ослабления ограничительных мер.

Список использованной литературы

1. Кородюк И. С. Предпринимательство на воздушном транспорте, вопросы себестоимости авиаперевозок / И. С. Кородюк, Д. М. Гринев // *Global & Regional Research*. – 2020. – Т. 2. №3. – С. 23–29.
2. Краткосрочные показатели социально-экономического развития Российской Федерации // *Статистический бюллетень*. – 2021. – № 1. – 212 с.
3. World Annual Report : офиц. сайт. – New York, 2021. – URL: <https://www.annualreports.com/> (дата обращения: 28.03.2021).
4. Российская экономика: проблемы и перспективы. – Москва : Из-во Института экономической политики, 2021. – 568 с.
5. Никитина К. Что ждет авиационную отрасль в 2021 году / К. Никитина. – URL: <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/chto-zhdet-aviatsionnuju-otrasl-v-2021-godu> (дата обращения 27.03.2021).
6. Волохов А. В. Исследование конкурентных позиций и финансовой устойчивости ПАО «Аэрофлот» / А. В. Волохов // *Креативная экономика*. – 2020. – Т. 14. – № 8. – С. 1829–1846.
7. Пандемия урезала авиаперевозки России вдвое. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4652888> (дата обращения 28.03.2021).

8. О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов таких авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие распространения новой коронавирусной инфекции : Постановление Правительства РФ от 13 мая 2020 г. N 661 // СПС «Гарант».

9. Волосов Е. Н. Российские авиакомпании в условиях пандемии и экономического кризиса: стратегии выживания / Е. Н. Волосов // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2020. – № 4. – С.36–43.