



## **ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА АВИАЦИОННУЮ ОТРАСЛЬ УЗБЕКИСТАНА И МЕРЫ ПО СМЯГЧЕНИЮ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ.**

**Хасанова Динора Рахимовна**

Эксперт отдела внешних связей  
АО «Uzbekistan Airways»

<https://doi.org/10.5281/zenodo.5584468>

### **ARTICLE INFO**

Received: 05<sup>th</sup> October 2021

Accepted: 10<sup>th</sup> October 2021

Online: 15<sup>th</sup> October 2021

### **KEY WORDS**

*COVID-2019, воздушный транспорт, транзитные коридоры, мультимодальные коридоры.*

### **ABSTRACT**

*В статье дана оценка влияния предпринятых антикризисных мер на основе анализа объемов перевозимых грузов, охарактеризованы проблемы связанные с воздушным транспортом в сложившихся обстоятельствах, вызванные пандемией коронавируса в мире. Сформулированы конкретные меры по смягчению негативного влияния на развитие экономики.*

В настоящее время злободневной темой дня во всём мире считается пандемия коронавируса (далее COVID-2019) [1]. COVID-2019 серьезно повлиял на все сферы человеческой деятельности, буквально «парализовав» крупнейшие экономики мира.

Деятельность транспортных и логистических компаний также оказалась существенно затронута карантинными мероприятиями в связи с запретом на перемещение пассажиров на всех видах транспорта [2, 3]. Потери в объемах пассажирских и грузовых перевозок внутри республики и за ее пределами, несомненно, могут существенно замедлить рост экономики

Узбекистана. На время противовирусных мероприятий создан Антикризисный фонд [4] в целях поддержки предпринимательства, инфраструктурных проектов, ведущих отраслей экономики республики, в т.ч. туризма и транспорта. В качестве первоочередных мер в Узбекистане создана комиссия для изучения ситуации в стране и за рубежом в связи распространением данного типа коронавируса [5]. Предварительными оценками экспертов прогнозируются потери до 31 млн долл. США [6] в туристической индустрии Узбекистана, и как следствие простаивание авиационного сектора страны. В целях предотвращения банкротства сектору



предоставлен ряд преференций: отсрочки по выплате задолженности по кредитам без начисления штрафных санкций, пересмотр графиков погашения кредитов АО «Uzbekistan Airways», освобождение от уплаты земельного налога и налога на имущество, и оплата социального налога по сниженной ставке в размере 1 процента [7]

Анализ динамики основных показателей воздушного транспорта за 1 квартал 2020 года показывает снижение объемов перевозок из-за введенных некоторыми странами ограничений в перевозках на воздушном в транзитном сообщении – 52,5%. Если в 1 квартале текущего года показатели на воздушном (экспорт и импорт) виде транспорта имел стабильный темп роста к аналогичному периоду прошлого года, то уже за 20 дней апреля в разгар карантинного периода, наблюдается резкое снижение [8].

Большая доля убытков приходится на авиационный транспорт республики Узбекистан, который ограничивается в настоящее время перевозками товаров гуманитарной помощи некоторым странам в период кризиса. В целях увеличения доходности, а также удовлетворения спроса экспортеров целесообразно переориентировать деятельность воздушного транспорта и продолжить переоборудование находящихся на временном хранении пассажирских самолетов на грузовые самолеты.

Справочно: Правлением АО «Uzbekistan Airways» было принято

решение о переоборудовании Boeing-767-300-ER в грузовой вариант Boeing-767-300-PTC (passenger-to-cargo) [9]. Это позволит уменьшить убыточность авиакомпании и увеличить объем перевозок.

Хотелось бы отметить, что происходило на международном рынке авиаиндустрии во время пандемии. COVID-19 оказал разрушительное воздействие на авиационную отрасль во всем мире, так как почти все авиаперевозки были остановлены в конце марта и в апреле. Практически все регулярные международные рейсы были приостановлены, а несколько стран также ввели запрет на внутренние авиаперевозки, пытаясь сдержать распространение COVID-19. Все страны организовали репатриационные рейсы, чтобы доставить граждан, оставшихся за границей, но эти перевозки были очень ограничены по сравнению с обычными объемами авиаперевозок. Внутренние рынки начали открываться в мае 2020г., и в настоящее время во всех странах возобновились внутренние рейсы. Тем не менее, объем внутренних перевозок все еще значительно ниже докризисного уровня, и для его полного восстановления потребуется несколько месяцев.

Восстановление международных пассажирских перевозок будет осуществляться очень медленными темпами. Ожидается, что объем перевозок в конце этого года все еще будет представлять собой небольшую долю докризисных уровней и может не восстановиться до уровня 2019 года вплоть до 2023 года. Значительное



сокращение международных пассажирских перевозок в 2020 году и связанное с этим сокращение туризма окажут огромное экономическое влияние.

В рамках настоящей обстановки оценивается влияние COVID-19 на авиацию и туризм в Республике Узбекистан и приведены некоторые примеры относительно того, каким образом потенциально можно смягчить это воздействие и достичь скорости восстановления, которая выше, чем в средняя скорость на глобальном уровне.

2020 год был очень сложным для авиации и туризма. Однако есть возможности использовать этот кризис, чтобы улучшить позицию в долгосрочной перспективе. Этот кризис дает возможность «перезагрузить» авиационную отрасль посредством реформ, новых стратегий и реструктуризации.

Это исследование предназначено в качестве первого шага в более широком проекте для более полной оценки воздействия COVID-19 и определения комплексного перечня рекомендуемых мер и политики, чтобы помочь смягчить воздействие и обеспечить восстановление. (10)

Необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов поддержки, чтобы помочь авиакомпаниям, аэропортам и другим компаниям авиационной отрасли пережить период значительного сокращения доходов. Пакеты государственной поддержки для

авиационной отрасли стали обычным явлением во всем мире.

По оценкам ИАТА, во всем мире насчитывается 65,5 миллионов рабочих мест в области авиации или зависят от авиации. Эта цифра включает 2,7 миллиона рабочих мест в авиакомпаниях и почти 63 миллиона рабочих мест в других типах компаний в авиационном секторе (например, в аэропортах), а также в других сегментах индустрии путешествий и туризма. ИАТА предупреждает, что около 25 миллионов из 65,5 миллионов рабочих мест, зависящих от авиации, находятся под угрозой из-за сокращения пассажирских перевозок.

По оценкам этого исследования, 1,5 миллиона рабочих мест из 65,5 миллиона глобальных Авиакомпаний в более чем 40 странах получили пакеты финансовой поддержки от своих правительств. Эти пакеты обычно включают кредиты или кредитные гарантии от государственных банков. В некоторых случаях правительства предоставляют капитал напрямую, особенно авиакомпаниям, которые уже на 100% принадлежат правительству. В других случаях используются государственные инвестиционные фирмы для поддержки в области прав или увеличения доли в акционерном капитале.

Страны, которые предоставили финансовую поддержку авиакомпаниям с начала пандемии в марте, включают Австралию, Австрию, Бельгию, Бразилию, Канаду, Китай, Хорватию, Данию, Финляндию, Францию, Германию, Индонезию, Италию, Японию,



Латвию, Мьянму, Нидерланды, Норвегию, Португалию, Румынию, Руанду, Катар, Саудовскую Аравию, Сенегал, Сингапур, Южную Корею, Испанию, Швецию, Швейцарию, Тайвань, Объединенные Арабские Эмираты, Великобританию, США и Узбекистан.

Общая сумма финансовой поддержки, выделенной на данный момент, составляет более 80 миллиардов долларов США, причем Франция (8 миллиардов долларов США), Германия (12 миллиардов долларов США), Сингапур (10 миллиардов долларов США) и США (29 миллиардов долларов США) предоставляют крупнейшие индивидуальные пакеты. Цифра в 80 миллиардов долларов США не включает несколько стран, таких как ОАЭ, которые объявили пакеты финансовой поддержки для авиакомпаний, не раскрывая информацию о конкретных суммах.

Последний проведенный ИКАО анализ экономического влияния COVID-19 на гражданскую авиацию 1 показывает, что в 2020 году мировой объем пассажирских перевозок резко сократился приблизительно на 60%, что эквивалентно уменьшению числа пассажиров примерно на 2,7 млрд человек по сравнению с 2019 годом. Согласно оценкам, резкое снижение объема перевозок приведет к падению валовых эксплуатационных доходов авиакомпаний на 370 млрд долл. США, а потери в доходах аэропортов и ПАНО достигнут 115 и 13 млрд долл. США соответственно. Краткосрочные прогнозы показывают, что отрасли придется столкнуться со слабым

спросом на перевозки в течение длительного времени.(11)

Потенциальное ухудшение экономической жизнеспособности сектора в будущем может повлиять на баланс авиационной экосистемы, что может иметь далеко идущие последствия для экономики на всех уровнях в целом. Поэтому авиационным компаниям необходимо срочно предпринять смелые и решительные и шаги, направленные на укрепление своего финансового положения и уменьшение последствий огромного дефицита доходов. Не менее важно, чтобы государства приняли надлежащие меры для стабилизации и поддержки авиационной отрасли, находящейся в тяжелом финансовом положении, с тем чтобы авиация могла и впредь играть ключевую роль в обеспечении связности воздушных сообщений, стимулировании национальной экономики и создании рабочих мест, а также способствовать общему подъему экономики. В настоящем Руководстве по экономическим и финансовым мерам обобщается ряд возможных мер, которые могут быть изучены государствами и авиационными компаниями, чтобы преодолеть экономические последствия пандемии, ослабить неминуемую нехватку ликвидности и финансовую нагрузку на отрасль и, что особенно важно, повысить устойчивость отрасли к будущему кризису.

Исходя из вышеизложенного, следует отметить, что наряду с предпринимаемыми антикризисными мерами в период снижения деловой



активности населения, необходимо разработать организационно-экономические мероприятия, основанные на результатах научных

исследований и прогнозах, по стабилизации экономики, в том числе в сфере воздушного транспорта.

### **Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. Наименование заболевания, вызванного коронавирусом (COVID-19), и вирусного возбудителя. Официальный сайт ВОЗ. Available at: [https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-\(covid-2019\)-and-the-virus-that-causes-it](https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-(covid-2019)-and-the-virus-that-causes-it).
2. Решение Специальной Республиканской комиссии. Пресс-служба Министерства иностранных дел. Available at: <https://mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23917/>.
3. Обращение Президента к народу в связи с ситуацией вокруг коронавируса. Пресс-служба Министерства иностранных дел. Available at <https://mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23835/>.
4. Указ Президента Республики Узбекистан от 19 марта 2020 года №УП-5969 «О первоочередных мерах по смягчению негативного воздействия на отрасли экономики коронавирусной пандемии и глобальных кризисных явлений». Available at: <https://lex.uz/ru/docs/4770763>.
5. Распоряжение Президента Республики Узбекистан от 29 января 2020 года №Р-5537 «Об образовании Специальной республиканской комиссии по подготовке Программы мер по предупреждению завоза и распространения нового типа коронавируса в Республике Узбекистан». Available at: <https://www.lex.uz/docs/4720408>.
6. Данные Всемирной туристической организации. Available at: <https://www.unwto.org/tourism-covid-19>.
7. Указ Президента Республики Узбекистан от 3 апреля 2020 года №УП-5978 «О дополнительных мерах поддержки населения, отраслей экономики и субъектов предпринимательства в период коронавирусной пандемии». Available at: <https://lex.uz/ru/docs/4780477>.
8. Оперативные данные Министерства транспорта Республики Узбекистан.
9. Пресс-служба АО «Uzbekistan Airways. Available at: <https://t.me/uzbekistanairways/1032>.
10. Справочный документ для заседания национальных координаторов. 16.06.2020г. «Воздействие COVID-19 на авиацию и туризм ЦАРЭС». Проект, 08.06.2020г.