TRENDS IN THE AVIATION INDUSTRY, COVID-2019 POST
ТЕНДЕНЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ, ПОСТ COVID-2019

Кушнір А.С.,
Національний авіаційний університет, Київ
Науковий керівник – Рибак О.М., к. е. н., доц.

Криза, що спіткала світовий ринок авіаційних перевезень, позначилась і на індустрії авіабудування. Лідери ринку вже сьогодні змушені призупиняти виробництво авіаційної техніки та вживати оперативні заходи що до її модернізації з урахуванням нових вимог до запобігання вірусних загроз та впровадження додаткових заходів гігієни. Ці вимоги включають не тільки технічне переоснащення виробництва планерів, а й впровадження додаткової дезінфекції робочих місць, основного та управлінського виробничого персоналу авіабудівельних заводів. Наступною тенденцією, що негативно вплинула на ринок виробництва авіаційної техніки стало падіння цін на нафту. Високі ціни були одним з найважливіших чинників, які впливали на розробку літаків - поява нового покоління лайнерів Airbus A-320NEO і Boeing 737MAX, наприклад, була обумовлена створенням нових більш економічних двигунів. Тепер, як вважають деякі експерти, після різкого зниження цін на нафту і скорочення світового авіапарку потреба в нових, більш економних літаках вже не стоїть так гостро.

Результатом означених тенденцій став перегляд виробниками авіаційної техніки планів замовлень в поточному та перспективних періодах. Оскільки відсутність оперативної корекції фінансових планів на рівні виробників авіаційної техніки та їх не відповідність вимогам і тенденціям ринку призведе до виникнення істотних касових розривів й колосальної не відповідності бюджетів грошових надходжень та витрат. При цьому, варто пам’ятати, що мова іде про інноваційну сферу виробництва з високим рівнем капіталізації та традиційно низькою рентабельністю, тривалим циклом виробництва і відповідно значними фінансовими ризиками.

Американська літакобудівна корпорація Boeing, яка рік тому опинилася в глибокій кризі через дві катастрофи пасажирських авіалайнерів (обидві відбулися через помилки в конструкції літаків), і консервацію програми поставок лайнерів 737MAX, була змушена тимчасово зупинити виробництво літаків на своїх підприємствах в районі Сіетла в результаті наслідків пандемії [1-2].

Головний конкурент Boeing в галузі виробництва цивільних літаків - європейська корпорація Airbus за результатами консолідованої фінансової звітності за 2020 рік показала FY збиток на акцію -1,45 євро, та не планує виплачувати дивіденди взагалі. Дані звіту свідчать, що Консолідовані доходи зменшились до 49,9 млрд. Євро (2019: 70,5 млрд. Євро), що зумовлено складними ринковими умовами, які впливають на авіабізнес зменшуючи поставки на 34,4% у річному обчисленні. Всього у 2020 було поставлено 566 комерційних літаків проти 863 літаків у 2019 році [3].

Бразильська літакобудівна корпорація Embraer, яка зараз завершує операцію з Boeing (дві корпорації створюють спільне підприємство з виробництва регіональних літаків, де в американців буде 80%), призупинила виробництво літаків в Бразилії, відправивши у відпустку всіх співробітників, які не займають критично важливі для компанії посади.

Канадський виробник бізнес-джетів компанія Bombardier, як повідомляє Reuters, призупинила виробництво літаків. Про зупинення виробництва оголосила і Longview Aviation Capital Corp, якій належать авіабудівники De Havilland Canada і Viking Air Limited.

Корпорація виробляє літаки Dash 8-400 - дуже популярні турбогвинтові регіональні лайнери, які розробила компанія Bombardier і які свого часу планували випускати в Росії. Канадські заводи корпорації будуть зупинені в результаті падіння попиту на літаки, що, в свою чергу, обумовлено загальною кризою початку 2019 року [4-5].

Незмінними залишаються загрозливі тенденції і на початку 2021 року. Продовжується закриття зовнішніх та скорочення внутрішніх маршрутів, зменшуються пасажиропотоки, цьому сприяє не тільки закриття кордонів а і зменшення рівня доходів населення. Особливо гостро на ситуацію реагують авіакомпанії – лоукостери, що змушені скорочувати парк власної авіаційної техніки шляхом реалізації літаків, зменшуючи витрати на їх утримання. Відповідно попит на нові, літаки продовжує падати та примушує виробників авіаційної техніки скорочувати плани виробництва та поставок.

За даних умов, на наш погляд виробникам авіаційної техніки варто сконцентруватись на власних фінансових стратегіях, зробивши їх максимально гнучкими та адаптивними до змін зовнішніх факторів, перевірити ланцюги поставок, з подальшою їх корекцією відносно оптимізації рівня мінімальних запасів та замовлень, активізувати впровадження новітніх технологій з метою зменшення рівня прямих матеріальних витрат (витрат на сировину, матеріали, оплату праці виробничого персоналу та ін.), підвищити рівень автоматизації та застосувати можливості віддаленої роботи на всіх етапах виробництва.

Список використаних джерел:

1.Impact of the coronavirus pandemic on the aircraft industry [Electronic resource] - https://avianews.info/vliyanie-pandemii-koronavirusa-na-aviastroitelnuyu-otrasl/

2.Coronavirus hits the aviation industry [Electronic resource] - https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/03/25/826192-koronavirus-aviatsionnoi-promishlennosti

3.Airbus reports Full-Year (FY) 2020 results [Electronic resource] - https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2021/02/airbus-reports-full-year-2020-results.html

4.Report on market size, share and production trends manufacturing market [Electronic resource] - https://www.grandviewresearch.com/industryanalysis/aerospace-parts

5. Антипенко Н.В., Рибак О.М. Пироженко Ю.В. Підвищення рентабельності перевезень шляхом модернізації Економіка. Фінанси. Право. Щомісячний інформаційно – аналітичний журнал. – К. 2020. р., С. 10-15