

**ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОБОРОТНОГО КАПИТАЛА АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ
В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА****Машковцева Нина Алексеевна**

магистрант, Российский новый университет, РФ, г. Москва

**PROBLEMS OF WORKING CAPITAL FORMATION IN THE AVIATION INDUSTRY IN THE
CONTEXT OF THE CORONAVIRUS PANDEMIC*****Nina Mashkovtseva****Undergraduate, Russian New University, Russia, Moscow*

Аннотация. Статья освещает проблемы, с которыми столкнулись авиакомпании после введения ограничений, связанных с пандемией коронавируса. Рассматриваются причины истощения оборотного капитала и возможности его восполнения с помощью поддержки государства.

Abstract. The article describes the challenges airlines have faced since the introduction of restrictions in the context of the coronavirus pandemic. The reasons for the depletion of working capital and the possibility of its replenishment with the help of state support are considered.

Ключевые слова: оборотный капитал; оборотные средства; операционные расходы.

Keywords: working capital; current assets; operating expenses.

Оборотный капитал является неотъемлемой частью успешного функционирования любого производства. Он обеспечивает безостановочный кругооборот ресурсов, что, в свою очередь, влияет на повышение экономической эффективности компании, увеличивая её прибыль.

Оборотные средства предприятия представляются оборотными производственными фондами и фондами обращения. [2, с.23] Оборотные фонды в авиационной промышленности включают в себя материалы, авиационные горюче-смазочные материалы, запасные части, топливо. Эти средства участвуют в каждом производственном цикле и сразу переносят свою стоимость на готовый продукт. Фонды обращения представлены собственными или заемными денежными средствами в кассе либо на расчетном счете компании.

Пандемия коронавируса внесла жесткие коррективы в привычные нам жизненные реалии. Сфера гражданской авиации Российской Федерации была внесена в перечень наиболее пострадавших в условиях распространения коронавируса отраслей. [1, с.2]

В связи с закрытием международных границ и ограничениями некоторых регионов РФ, объем пассажирских авиаперевозок крупнейшими российскими авиакомпаниями (5-ка лидеров:

«Аэрофлот – российские авиалинии», «Сибирь», «Победа», «ЮТэйр», «Уральские авиалинии») за 6 месяцев 2020 года снизился до 19 428 455 пассажиров, что составило 53,6% к уровню 2019 года.

Так как пассажиропоток снизился практически вдвое, выручка авиакомпаний также снизилась. Показатель большинства компаний упал на 40-50%, пример этого отражен в таблице.

Таблица.

Выручка авиакомпаний за 6 месяцев 2019 и 2020 гг., млн. руб.

Авиакомпания	6 мес. 2020	6 мес. 2019	Изменение
Аэрофлот	149 352	311 440	(52,0%)
<u>Ютэйр</u>	14 510	25 703	(43,6%)
Уральские авиалинии	20 898	36 994	(44,0%)

Председатель совета директоров аэропорта Внуково Виталий Ванцев рассказал изданию Bell, что аэропорт с начала пандемии потерял около 95% пассажиропотока, количество рейсов упало на 90%. [3, с.2] Генеральный директор ассоциации «Аэропорт» Виктор Горбачев в эфире радио Sputnik отметил, что убытки авиационной отрасли РФ в связи с распространением коронавируса еще предстоит подсчитать, но ясно, что они будут велики. По его словам, на сегодняшний день, по грубым подсчетам, авиакомпании потеряют в пределах 150 млрд руб., а вся гражданская авиация – около 250 млрд руб. Хотя гражданские авиаперевозки с марта по май были сильно сокращены, авиакомпании продолжали выполнять свою деятельность по перевозке почты и грузов.

Из-за огромного снижения выручки у авиационной отрасли возникли проблемы с восполнением оборотного капитала, но в то же время авиакомпании должны были продолжать выплачивать заработную плату персоналу, обслуживать воздушные суда, платить арендную плату, а также продолжать совершать платежи по договорам лизинга (лизинговые обязательства были переоценены примерно на 13% в связи с девальвацией рубля).

Правительством Российской Федерации был разработан комплекс мер, направленных на поддержку авиаотрасли в условиях кризиса:

1. Компенсация / докапитализация авиакомпаний на величину выпадающих доходов;
2. Рефинансирование лизинговых сделок по авиационной технике, номинированных в иностранной валюте, в рубли РФ по льготному курсу через российские государственные лизинговые компании;
3. Развитие субсидирования перевозок;
4. Принятие мер по недопущению роста тарифов монопольных отраслей: аэропортов, аэронавигации, метеослужбы, производителей компонентов в России;
5. Льготы по НДС на услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа в размере 0% на маршрутах, включающих в себя аэропорты Московского авиаузла;
6. Ускорение порядка возмещения причитающегося НДС и акцизов;
7. Внесение в НК РФ в части налога на прибыль изменения, которое позволит в последующих периодах использовать налоговые убытки 2020 года и прошлых лет для покрытия прибыли последующих лет;
8. Внесение других налоговых послаблений.

Отрасль начинает восстановление, но все компании понесли и продолжают нести многомиллиардные убытки, они накапливают обязательства и вынуждены поддерживать

летную годность избыточного парка самолетов, международные перевозки все еще в значительной степени ограничены, при этом спрос сократился из-за снижения платежеспособности пассажиров и роста опасений в отношении введения новых ограничений авиасообщения, в связи с чем люди не строят долгосрочных планов. Возможность вновь генерировать операционную прибыль, по некоторым оценкам, начнется не ранее весенне-летнего сезона 2021 года. При этом у авиакомпаний ограничены оборотные средства для обеспечения бесперебойной деятельности до улучшения ситуации.

Список литературы:

1. Постановление Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. N 434 "Об утверждении перечня отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции"
2. Косачевская З. А. Экономика производства: конспект лекций / З. А. Косачевская – Ульяновск: УВАУ ГА, 2005. – 179 с.
3. Бухгалтерская отчетность «Аэрофлот» на 30.06.2020. С. 2-4