

ВЛИЯНИЕ НА COVID-19 ВЪРХУ АВИОКОМПАНИИТЕ И МЕЖДУНАРОДНИЯ ТУРИЗЪМ

Никола Гайдаров¹
e-mail: n.gaydarov@unwe.bg

Резюме

Коронавирусът промени много дейности и сектори, но едва ли другаде те са толкова ускорени, видими и преки, колкото в туристическата индустрия. Ограниченията за пътуване във връзка със здравната криза нанесоха тежки щети на туризма, който има важен принос за всяка икономика. Към април 2020 г. авиоиндустрията отчита 80% спад в полетите в сравнение със същия период през 2019 г. В зависимост от продължителността на кризата, разгледаните възможности показват, че потенциалният спад варира между 60-80% в международната туристическа икономика през 2021 г. Основната цел в настоящата разработка е да се проучи негативното въздействие на COVID-19 върху авиокомпаниите и международния туризъм. В научното изследване се прилагат редица общовалидни научни методи – наблюдение, анализ, синтез, аналогия, сравнение и други. Резултатите от научното изследване са изведените специфични мерки за развитието на туризма, свързани със здравни протоколи за безопасно пътуване, информационни приложения за посетители, кампании за насърчаване на вътрешния туризъм и план за възстановяване на туризма в дестинациите, чрез насърчаване на иновациите и инвестициите.

Ключови думи: COVID-19, въздушен транспорт, международен туризъм

JEL: L83

Увод

В настоящата научна статия се определя влиянието, което оказва пандемичната обстановка върху услугите на авиокомпаниите и развитието на международния туризъм. Необходимо е да се разгледат и световните тенденции във въздушния транспорт и въздействието на пандемията от COVID-19, която създаде ново ниво на несигурност относно бъдещото развитие на туристическия сектор.

Актуалността на темата се определя от факта, че през последната година авиокомпаниите и туристическата индустрия претърпяват дълбоки промени, породени от въвеждане на ограничителни мерки за справяне със заразата.

¹ Асистент, доктор, катедра „Икономика на туризма”, факултет „Икономика на инфраструктурата”, УНСС

Обект на изследването са авиокомпаниите и международния туризъм, които са сериозно засегнати от настоящата пандемия.

Предмет на изследването са теоретичните и приложни въпроси за определяне на влиянието, което COVID-19 оказва върху авиопревозвачите и туризма в глобален мащаб.

По своята същност те са инструментариум на диалектическия, историческия, индуктивно-дедуктивния и системния подход, като и на сравнителния анализ. Също така изследването предполага използването на широк спектър от възможности – методи на маркетинговото проучване и по-конкретно вторични вече публикувани изследвания. Постигането на поставената цел на изследване и доказване на тезата предполага използването на съвкупност от подходи и методи като обзор на теоретични научни разработки на български и чужди утвърдени автори, обзор на материали на международни европейски организации в сферата на туризма и други.

Тезата на настоящото изследване е, че чрез идентифициране на различните влияния на пандемията върху авиокомпаниите и международния туризъм могат да се предложат конкретни мерки, както на макрониво, така и на микро, които да дадат решения за определени времеви периоди с цел възстановяване както на туристическото търсене, така и на активността на бизнеса.

Като ограничение може да се отбележи, че разработката няма прогнозен характер по отношение на необходимостта от продължаването или прекратяването на конкретни мерки. Това становище се налага в резултат на проведени интервюта с представители на бизнеса, според които е трудно да се аргументират подобни прогнози.

Въздействие на COVID-19 върху международния туризъм

Пандемията, която се появи в края на 2019 г. в централния китайски град Ухан и се разпространи по целия свят, принуди много градове по света да останат блокирани, ограничавайки свободното пътуване и изправяйки в трудна ситуация световната туристическа индустрия. За да се спре разпространението на заразата се наложиха тежки ограничения, които може да струват 1 трилион долара на световния туризъм. В зависимост от продължителността на кризата, преразгледаните сценарии показват, че потенциалният шок може да варира между 60-80% спад в международната туристическа икономика през 2021 г. (OECD, 2020).

Международният туризъм е сред икономическите сектори, които са най-силно засегнати от пандемията COVID-19. Световната организация по туризъм на ООН изчислява загуба от 850 млн. до 1,1 млрд. международни туристически пристигания, от 910 млн. до 1,1 трлн. долара приходи от из-

нос и 100-120 млн. работни места, в зависимост от това дали границите ще отворят през юли, септември или декември 2020 г.

Туризмът в световен мащаб носи средни годишни приходи от 1,7 трлн. долара, а икономическите загуби вече са достигнали повече от 600 млн. долара заради избухналата зараза. От всичко случващо се до момента, може да се направи извода, че общата икономическа загуба до края на годината може да достигне 5 трлн. долара, ако се добавят и секторите, свързани с туризма. Туристическата индустрия в световен мащаб засяга над 60 сектора и дори ако заразата бъде овладяна, то възстановяването на сектора ще се осъществи с трудни и бавни темпове.

Негативните ефектите на вируса върху туристическата индустрия нарастват с всеки изминал ден, тъй като около 70% от дейностите в туризма са спрени поради бързото разпространение на вируса и строгите ограничения на държавите върху свободното движение. Международните пътувания се очаква да спаднат с поне 10,5% през 2020 г., което е най-големият годишен спад в историята. Ефектите от силно заразната болест в световен мащаб, включително масовите карантини и ограниченията за пътуване, тласкат световната икономика към тежка глобална рецесия.

Световната туристическа организация съобщава през второто тримесечие на 2020 г., че за първи път 100% от глобалните дестинации въвеждат ограничения за пътуване. В резултат на това международният туризъм е почти напълно спрял своята дейност, а вътрешният туризъм е свит, поради условията на карантина, наложени в много страни. Въпреки че някои дестинации започват бавно да отпускат мерките, много от хората се страхуват от международни пътувания или не могат да си го позволят поради икономическата криза. Като резултат от кризата и замирането на туризма, с цел преодоляване на психологическите, икономическите и социалните бариери пред туристите и бизнеса, се налага извода, че е нужна промяна, свързана с поощрения от страна на правителствата.

Много правителства въвеждат специфични мерки за развитие на туризма, фокусирайки усилията си върху:

- Премахване на ограниченията за пътуване и работа с бизнеса за подпомагане на ликвидността, прилагане на нови здравни протоколи за безопасно пътуване и спомагане за диверсификация на техните пазари.
- Възстановяване на доверието на пътниците и стимулиране на търсенето, информационни приложения за посетители и кампании за насърчаване на вътрешния туризъм.
- Изготвяне на цялостни планове за възстановяване на туризма, за възстановяване на туристическите дестинации, насърчаване на иновациите и инвестициите и преосмисляне на туристическия сектор.

Възстановяването от страна на търсенето ще отнеме известно време, предвид взаимосвързаните последици от икономическата и здравната криза и постепенното премахване на ограниченията за пътуване. Колкото по-дълго продължава пандемията, толкова доверието на потребителите и поведението им при пътуване ще бъдат по-силно засегнати.

Влияние на COVID-19 върху въздушния транспорт

Коалицията от експерти в авиационната индустрия Air Transport Action Group отбелязва в своя статия (ATAG, 2020), че 65,5 млн. работни места по света се подпомагат от авиацията, като пряката заетост включва екипаж, летищни оператори, авиокомпаниии, доставчици на услуги, а също и непряка заетост, която включва доставчици на гориво, строителни компании, доставчици на самолетни компании и много други. В допълнение към това, от 65,5 млн. работни места, около 36,7 млн. идват от туристическия сектор, където въздушният транспорт играе жизненоважна роля за превоз на пътници и основни стоки в цялата страна. Тези цифри доказат, че авиацията е от основно значение за международната търговия и икономическото развитие на всяка държава (Serrano, Kazda, 2020).

Заедно с други сектори на икономиката, въздушният трафик е уязвим от външни фактори като петролни кризи, природни бедствия, въоръжени конфликти, терористични атаки, икономически рецесии и огнища на болести. Тези външни влияния изглежда имат по-сериозно и по-бързо въздействие върху броя на въздушното движение, тъй като внезапното увеличаване на отменените полети, забраните за пътуване и затварянето на граници се усещат бързо върху доходността на авиокомпаниите, а летищата губят приходи. Въпреки че при нормални обстоятелства прогнозите за авиационната индустрия са скептични, скоростта и широтата на въздействието на вируса създават ново ниво на несигурност относно бъдещото развитие на туристическата индустрия (Suau-Sanchez, Voltes-Dorta, Cugueró, 2020).

Пандемията от COVID-19 оказва негативно влияние върху повечето сектори по света и довежда до спиране на множество индустрии. Една от характеристиките на огнището на COVID-19 е бързото географско разпространение на вируса с първоначална проява в Азия и след това в останалите региони по света. Първоначално повечето авиокомпаниии се опитват да работят по нормален график, докато не бяха възпрепятствани от драстични ограничения на движението и забрани за пътуване. Това доведе до внезапен спад в броя на полетите от средата на март 2020 г.

Ограниченията за пътуване повлияват значително както на вътрешните, така и на международните полети, но в по-голяма степен на международния трафик. Като резултат от този факт международната асоциация за въздушен

транспорт (IATA) лансира идеята за важната роля на правителствата в подкрепа на авиационната индустрия.

Настоящата криза COVID-19 принуждава авиационната индустрия да се адаптира бързо към ситуацията. С много самолети, спрени поради значителното намаляване на търсенето за пътувания, авиокомпаниите се опитват да намерят алтернативни, бързи и ефективни мерки, за да могат да оцелеят, докато кризата продължава в световен мащаб. В отговор на настоящата ситуация Международната асоциация за въздушен транспорт публикува свое съобщение, в което твърди, че всяко правителство има важна роля в подкрепа на авиационната индустрия, особено във финансовия сектор, като пряка финансова подкрепа, заеми и данъчни облекчения. IATA също споменава, че в момента над 2,7 млн. работни места в сектора са изложени на риск.

Към април 2020 г. авиоиндустрията отчита 80% спад в полетите в сравнение със същия период през 2019 г. Финансовите перспективи на IATA за световната индустрия на въздушния транспорт показват, че авиокомпаниите регистрират загуба от 84,3 млрд. щатски долара през 2020 г. Асоциацията съобщава, че броят на пътниците може да се възстанови до нивата от 2019 г. едва през 2023 – 2024 г. Около 40% от анкетирания в проучване на IATA казват, че ще изчакат поне шест месеца след премахването на ограниченията, преди да подновят пътуванията си.

Докато COVID-19 кризата продължава авиокомпаниите ще работят съвсем различно. Всеки анализ на търсенето трябва да включва и страха от коронавируса сред потенциалните туристи. Освен това бизнес пътуванията се очаква да намалее поради нарастващото преминаване към видеокомуникационни услуги. Пътуванията, свързани с MICE туризма (конференции, семинари, корпоративни мероприятия), ще отнемат значително повече време, за да се възстановят, защото много събития вече са отменени или отложени, а бюджетите на компаниите са значително намалени.

Броят на пътниците във Франкфурт, където е най-голямата авиокомпания в Европа – Lufthansa, е спаднал с 97% през април 2020 г. Положението е лошо в някои други летища, като например Международно летище Хорхе Чавес, основното международно и вътрешно летище в Перу, което отбелязва спад от 99%. Авиокомпанията LATAM Airline, най-големият превозвач в Латинска Америка, подаде молба за защита срещу фалит, а Lufthansa оцеля със спасителна помощ от 9 млрд. евро. От друга страна, общият брой на полетите за Америка е намалял с около 75% между март и май през 2020 г. В същото време, пътническите авиокомпани в САЩ са редуцирали 74% от полетите в страната и 93% в международен план.

Докато авиокомпаниите не използват самолетите си по предназначение, постоянните разходи продължават да се плащат. За различните авиокомпани за всеки месец те са следните (Fauvelle, 2020):

- Lufthansa – 1,03 млрд. евро;
- Air France-KLM – 907 млн. евро;
- IAG – 886 млн. евро;
- EasyJet – 295 млн. евро;
- Ryanair – 235 млн. евро;
- Wizz Air – 97 млн. евро.

Lufthansa не очаква търсенето на въздушни пътувания да се върне до нивата от преди пандемията най-малко до 2024 г., тъй като немската авиокомпания отчита 1,7 млрд. евро оперативна загуба на тримесечие. Поради пандемията и последвалия срив в търсенето на въздушни пътувания, авиокомпанията превозва 96% по-малко пътници между април и юни 2020 г., отколкото година по-рано, което води до 80% спад на приходите през второто тримесечие. Песимистичният възглед на Lufthansa повтаря прогнозата на Международната асоциация за въздушен транспорт, че възстановяването на пътничопотока ще отнеме година повече от очакваното, за да се върне на нивата отпреди кризата. Немската авиокомпания съкращава 20% от ръководните си позиции и 1000 административни работни места, тъй като се стреми да изплати 9 млрд. евро спасителна помощ (Agencies, 2020).

В резултат на изведените факти, свързани със спада на приходите, както и в резултат на неизползване на самолетите по предназначение на авиокомпанията, консултантски компании предлагат конкретни решения като резултати. Rohit Talwar, който е главен изпълнителен директор на консултантската компания Fast and Future Research, заявява в своя статия (Talwar, 2020), че в отговор на кризата с COVID-19 е важно да се вземат под внимание конкретни решения, чрез разделяне на действията в три различни времеви рамки:

- Следващите три до шест месеца – как фирмата/бизнесът се справя с непосредствените въздействия и защитата на персонала, пътуванията и събитията, веригата на доставки на компанията, търсенето на компанията, бизнес продуктите и услугите, паричния поток, ценообразуването, маркетинга и репутацията на марката.
- Следващите дванадесет месеца – как компанията преразглежда всеки аспект на бизнеса и операционния модел – обхващайки всичко по-горе – ако вирусът и произтичащите от него икономически въздействия продължат да оказват влияние върху компанията през следващата година.
- Следващата една до три години – как може компанията да промени формата на бизнеса, снабдяването и маршрутите до пазара, предлагането на продукти и услуги, персонала и използване на технологиите, ако ефектите от вируса имат по-драматично въздействие върху фирмените/бизнес пазарите и икономиката като цяло.

Отчитайки факта, че поради огнището на COVID-19, въздушните дейности бяха внезапно спрени, правителствата предлагат подкрепа под различни форми, за да помогнат на авиокомпаниите да преодолеят тази криза. Европейските авиокомпании са в състояние да се възползват от общ пакет за подкрепа от 32,9 млрд. евро, при което спасителният пакет на Lufthansa е най-високия с общ обем от 9 млрд. евро. Air France-KLM също получава пакет от заем от 7 млрд. евро от френското правителство (гаранция за заем от 4 млрд. евро издадена от държавата и заем от 3 млрд. евро директно от държавата). Тези заеми са обвързани с определени условия, включително екологични аспекти и бъдещи поръчки с френския производител на самолети Airbus.

Големите национални превозвачи изискват и получават повече подкрепа за ликвидност от местните правителства поради тяхното икономическо значение, като за разлика от САЩ, повечето европейски правителства предлагат подкрепа под формата на преки заеми, или на кредитни гаранции, като по този начин добавят повече дълг към своите баланси (Jia, 2020). Европейската комисия трябва да одобри помощите и да следи дали те служат само за предотвратяване на фалита на авиокомпаниите, без да носят търговски преимущества.

Таблица 1: Спасителни програми за Европейските авиокомпании

Спасителни програми за Европейските авиокомпании	Сума (млн. евро)	Форма	Статус
Air France - KLM	7000 от Франция/ 2000 от Холандия	Заем и гаранция за заем	Одобрено/под обсъждане
Alitalia	3000	Поемане от правителството	Очаква се одобрението на парламента
British Airways	343	Заем	Одобрено
easyJet	670	Заем	Одобрено
Finnair	826/414	Кредитна гаранция	Одобрено/под обсъждане
Lufthansa	9000	Заем срещу 20% от собствения капитал	Очаква се одобрението на акционерите
Norwegian Air	277	Гаранция за заем	Одобрено
Ryanair	670	Заем	Одобрено
SAS AB	407	Кредитна гаранция	Одобрено
Wizz Air	344	Заем	Одобрено

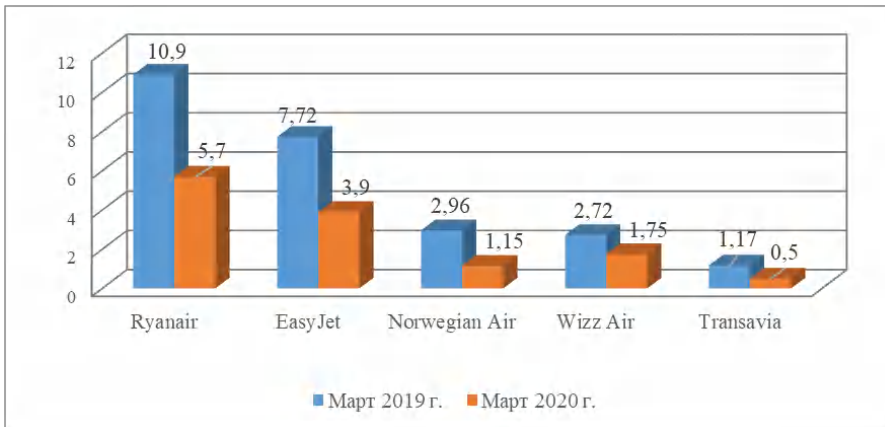
Източник: European Federation for Transport and Environment AISBL (2020).

Причината за спасителните програми за милиони евро е критичното финансово състояние на авиокомпаниите, които регистрират рекордни загуби през първото тримесечие на 2020 г. заради спирането на практика на цялата си флотилия от самолети. От януари до юни 2020 г. Air France-KLM е загубила 4,413 млрд. евро, IAG – 3,806 млрд. евро, а Lufthansa – 3,617 млрд. евро. Именно тези загуби налагат прибегването до помощ от държавата (Чобалигова, 2020).

Интересно е да се разгледат и нискотарифните авиокомпани, чиито бизнес модел позволява увеличаване на пазарния им дял. Според Международната организация за гражданска авиация, една от най-важните организации в авиационната индустрия, нискотарифните авиокомпани постоянно растат над средните за сектора. В този контекст, приблизително 1,2 млрд. пътници са били превозвани от авиокомпани с нискотарифен бизнес модел към 2017 г. Този процент представлява приблизително 30% от общия пътничкопоток (Kirási, 2019).

Потвърждават се очакванията, че световната карантина, предизвикана от вируса, нанася непоправим удар върху най-динамичния транспортен сегмент – гражданската авиация. Освен авиокомпаниите по редовни полети, драстично са засегнати и нискобюджетните такива.

Нискотарифната авиокомпания Ryanair, която е водеща в Европа по отношение на превозвани пътници, отбелязва спад на трафика си от 10,9 млн. пътници през март 2019 г. до 5,7 млн. през март 2020 г. Това съответства на спад от около 48%. При EasyJet спадът е със същата величина – 49,5%, от 7,7 млн. на 3,9 млн. пътници, а „Norwegian Air” губи 61% от трафика си.



Източник: Разработено от автора по Fauvelle (2020).

Фигура 1: Еволюция на трафика на европейските нискотарифни авиокомпани

Като се вземе предвид скоростта, с която авиокомпаниите губят пари и собствените си резерви, броят на месеците на наличните резерви, които европейските авиокомпаниии имат пред себе си, са следните:

- Ryanair – 15,9 месеца (компанията е най-добре подготвена за справяне с кризата);
- Wizz Air – 15,4 месеца;
- EasyJet – 8 месеца;
- IAG – 6,5 месеца;
- Air France – KLM – 3,6 месеца;
- Lufthansa – 3 месеца (Fauvelle, 2020).

Следователно става ясно, че нискотарифните авиокомпаниии са по-добре подготвени и могат да отстоят на кризата, а за радовните авиокомпаниии има по-тежки последици.

В случай на въвеждане на задължителни правила за спазване на социалната дистанция в кабината на пътническите самолети, нискотарифните превозвачи няма да издържат на конкуренцията на пазара. Тази идея изразява представителят на Турция в Международната организация за гражданска авиация – Суат Хайри Ака, в интервю за агенция Анадолю. Той припомня, че нискотарифните авиокомпаниии разчитат на пътническия трафик и затова печелят пари на пазара за въздушен транспорт, а сега са изправени пред тежки времена на фона на мерки, които трябва да бъдат взети, за да се защити здравето на пътниците. Според него взетите мерки могат да бъдат особено чувствителни за нискотарифните превозвачи и степента на тяхното изпълнение ще зависи от хода на пандемията и решенията на официалните структури. Всичко това в крайна сметка ще повлияе на реформата на бизнес модела на авиокомпаниите, както и на стабилността на активите и качеството на услугите (Şahin, Keskin, 2020).

Ryanair отчита нетна загуба от 185 млн. евро за периода от април до юни 2020 г., в сравнение с нетна печалба от 243 млн. евро за съответния период преди година. Компанията отбелязва, че повече от 99% от нейния флот е бил заземен от средата на март до края на юни 2020 г. на фона на забраните за пътуване, въведени в цяла Европа. Ирландската авиокомпания превозва 500 000 пътници през 2020 г. в сравнение с 41,5 млн. пътници през 2019 г.

Унгарската нискотарифна авиокомпания Wizz Air вижда нови възможности за коригиране на маршрутната си мрежа за по-бързо справяне с кризата. Това заявява изпълнителният директор Йозеф Варади (Hospitality Ireland, 2021). Възстановяването обаче не е толкова лесен път, колкото би искал нискотарифният оператор, тъй като някои страни започват да въвеждат отново ограничения за пътуване. Варади изчислява, че предстоящият период в рамките на пет месеца ще съдържа много несигурност и индустри-

ята ще трябва да се научи как да бъде гъвкава при адаптирането към новите маршрутни мрежи.

Това е стратегия, с която Wizz Air вече напълно се е заела. Разширяването на новите маршрути и бази започва да се увеличава през първата седмица на юни 2020 г. Въведени са общо 14 нови маршрута между Украйна и Италия, а маршрутите между Унгария и Северна Македония са възобновени.

Друга нова пазарна възможност се появява в Близкия изток, където Wizz Air Abu Dhabi започва да лети до шест нови дестинации в Европа от октомври 2020 г. Варади заявява, че ще се стреми да създаде изцяло нов пазар на ниски цени в региона.

Пандемията от COVID-19 променя перспективата за нискотарифните превозвачи. Тъй като тя е глобална и засяга поне 80% от флота на повечето авиокомпаниии, нискотарифните са в същата позиция като всяка друга авиокомпания: приходите им са спаднали, а търсенето на въздушни пътувания е изключително ниско.

Заклучение

Комбинацията от спад на търсенето и предлагането и несигурността за пътуване създава несигурна перспектива за авиокомпаниите. Чрез междуиндустриални връзки тази несигурност засяга цялата авиационна индустрия. Нещо повече, индустрията остава изложена на възможно възраждане на пандемията, тъй като правителствата могат да наложат нови ограничения за въздушен транспорт, за да се справят с поредната вълна от инфекции. Това може да застраши съществуването на някои авиокомпаниии в бранша.

Може да се констатира, че е проучено и идентифицирано негативното въздействие на кризата върху авиокомпаниите и международния туризъм, чрез изследване на теоретичните и приложни въпроси в глобален аспект. В тази връзка е доказана и поставената теза, а именно че чрез идентифициране на различните влияния на пандемията върху авиокомпаниите и международния туризъм се предлагат конкретни мерки, както на макрониво, така и на микро, които дават решения за определени времеви периоди по възстановяване на туристическото търсене и активността на бизнеса.

Резултат от научното изследване са изведените специфични мерки за развитието на туризма, свързани със здравни протоколи за безопасно пътуване, информационни приложения за посетители, кампании за насърчаване на вътрешния туризъм и план за възстановяване на туризма в дестинациите, чрез насърчаване на иновациите и инвестициите. Като резултат могат да се отчетат и анализирани препоръки на международните асоциации по отношение на конкретни мерки, свързани с вътрешните и международни полети.

В крайна сметка, възстановяването на международния туризъм вероятно ще зависи от личното решение на потенциалните туристи, тъй като те преценяват риска от заболяване спрямо необходимостта от пътуване. Частният сектор, подкрепен от някои зависими от туризма държави, разработва глобални протоколи за различни туристически индустрии, включително призив за по-бързи тестове на летищата, за да засили доверието в пътуванията.

Използвана литература

- Чобалигова, Б. (2020). Големите авиокомпани по света отново стават национални с пари на данъкоплатците, Investor.bg [online], (Chobaligova, A, 2020, Golemite aviokompanii po sveta otново stavat natsionalni s pari ot danakoplatcite, v Investor.bg), available at: <https://www.investor.bg/nafokus/441/a/golemite-aviokompanii-po-sveta-otново-stavat-nacionalni-s-pari-na-danykoplatcite-310585/> (accessed 01.04.2021)
- Agencies. (2020). Lufthansa sees no air travel takeoff until 2024 as revenue drops 80%, Daily Sabah [online], available at: <https://www.dailysabah.com/business/transportation/lufthansa-sees-no-air-travel-takeoff-until-2024-as-revenue-drops-80> (accessed 01.04.2021)
- Air Transport Action Group. (2020). Up to 46 million jobs at risk due to COVID-19 aviation downturn, available at: <https://www.atag.org/component/news/?view=pressrelease&id=122> (accessed 01.04.2021)
- European Federation for Transport and Environment AISBL (2020). Transport & Environment Airline Bailout Tracker, available at: <https://www.transportenvironment.org/challenges/planes/subsidies-in-aviation/bailout-tracker/>
- Fauvelle, L. (2020). COVID-19: 7 specific impacts on the future of the aviation sector, available at: <https://www.intotheminds.com/blog/en/covid-19-impacts-aviation-sector/>
- Jia, X. (2020). Seahawk Investments GmbH, Global airline outlook: Are airlines investable post COVID-19, available at: <https://www.seahawk-investments.com/2020/06/30/global-airline-outlook-are-airlines-investable-post-covid-19/>
- Hospitality Ireland. (2021). Wizz Air CEO Hopes To See Way Out Of COVID-19 Crisis In Next Six To 12 Months; Disagrees With Air France-KLM CEO About Airline Regulation, Jun 24 [online], available at: <https://www.hospitalityireland.com/general-industry/wizz-air-ceo-hopes-to-see-way-out-of-covid-19-crisis-in-next-six-to-12-months-disagrees-with-air-france-klm-ceo-about-airline-regulation-137744>
- Kiracı, K. (2019). Determinants of Financial Risk: An Empirical Application on Low-Cost Carriers, Scientific Annals of Economics and Business, Vol. 66(3), pp. 335-349, DOI: 10.2478/saeb-2019-0025

- OECD. (2020). Tourism Policy Responses to the Coronavirus, available at: <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/tourism-policy-responses-to-the-coronavirus-covid-19-6466aa20/> (accessed 01.04.2021)
- Şahin, T., Keskin, O. (2020). Пандемия пошатнула позиции лоукостеров на рынке гражданской авиации, available at <https://www.aa.com.tr/ru/экономика/пандемия-пошатнула-позиции-лоукостеров-на-рынке-гражданской-авиации/1839217>
- Serrano, F., Kazda A. (2020). The future of airport post COVID-19, Journal of Air Transport Management, 89:101900, available at: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7428780/> (accessed 01.04.2021)
- Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A., Cugueró, N. (2020) An early assessment of the impact of COVID-19 on air transport: Just another crisis or the end of aviation, Journal of transport geography, 86, 102749, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102749>
- Talwar, R. (2020). Navigating Covid-19 Impacts and The Coronavirus Tech Handbook, available at: <https://fastfuture.com/navigating-covid-19-impacts-and-the-coronavirus-tech-handbook/>

IMPACT OF COVID-19 OVER AIRLINES AND INTERNATIONAL TOURISM

Assist. Prof. Nikola Gaydarov, PhD
Department Economics of Tourism
University of National and World Economy
e-mail: n.gaydarov@unwe.bg

Abstract

Coronavirus has changed many activities and sectors, but nowhere else are they as accelerated, visible and direct as in the tourism industry. Travel restrictions due to the health crisis have severely damaged tourism, which has made an important contribution to any economy. As of April 2020, the aviation industry reports an 80% decline in flights compared to the same period in 2019. Depending on the duration of the crisis, the considered possibilities show that the potential decline varies between 60-80% in the international tourism economy in 2021. The aim of this study is to examine the negative impact of COVID-19 on airlines and international tourism. A number of universally valid

scientific methods are applied in scientific research – observation, analysis, synthesis, analogy, comparison and others. The result of the research is the specific measures for the development of tourism, related to health protocols for safe travel, information applications for visitors, campaigns to promote domestic tourism and a plan to restore tourism in destinations by promoting innovation and investment.

Key words: COVID-19, air transport, international tourism

JEL: L83