

Предлагаемый подход может использоваться не только для диагностики результативности управления финансовыми ресурсами компании но и применяться как инструмент управления при формировании и стратегических и тактических целей.

Список литературы:

1. Экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – 2-е изд. – М.: Ин-т новой экономики, 2008. – 1152 с.
2. Каплан Р., Нортон Д. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. – М.: Олимп-Бизнес, 2008. – 320 с.
3. Бланк И.А. Финансовая стратегия предприятия. – К.: Ника-Центр; Эльга, 2004. – 711 с.
4. http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=62 (дата обращения: 10.07.2014).
5. Владимиrowa Т.А., Кожухова Т.Г., Дмитриев С.В. Формализация целеполагания в управлении корпоративными финансами // Сибирская финансовая школа. – 2012. – № 6. – С. 101-105.
6. http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32 (дата обращения: 10.07.2014).

АНАЛИЗ РЫНКА ВНУТРЕННИХ ГРАЖДАНСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ И ПРЕДПОСЫЛКИ К РАЗВИТИЮ БЮДЖЕТНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

© Кульков В.В.*

Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики», г. Москва

Статья посвящена изучению текущего положения рынка внутренних гражданских авиаперевозок в России, а так же возможностям и основным преградам развития отечественных низкобюджетных авиакомпаний.

Ключевые слова: авиация, граждански авиаперевозки, бюджетные авиакомпании.

Российский рынок гражданских авиаперевозок по такому показателю, как количество перевезенных пассажиров в 2013 году приблизился к своему значению двадцатитрехлетней давности, достигнув 84,5 млн. человек против 91 млн. в 1990 году [1]. Сегодня это растущий рынок, не исчерпавший потенциал к росту.

* Аспирант кафедры Мировой экономики.

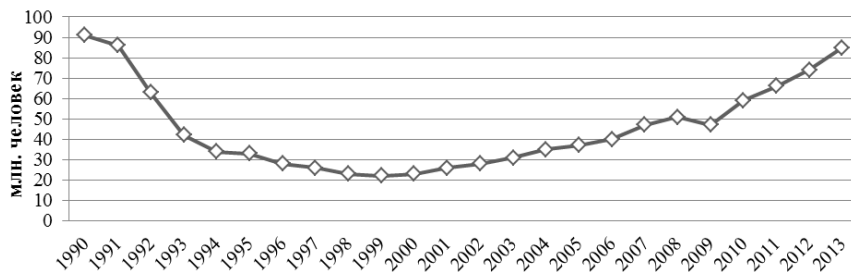
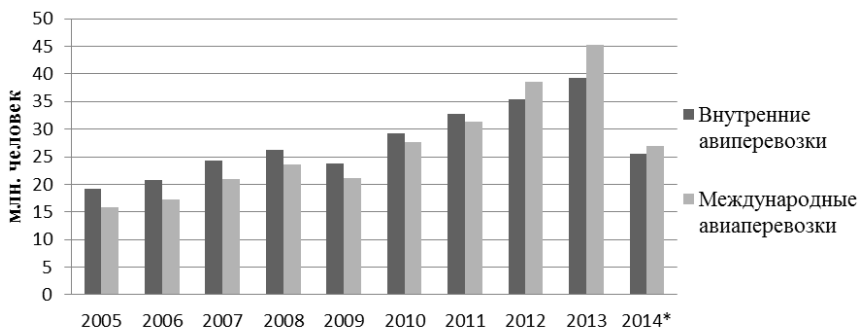


Рис. 1. Количество перевезенных пассажиров воздушным транспортом России в период с 1990-2013 гг.

Источник: Росавиация.

Рынок гражданских авиаперевозок принято делить на 2 части: внутренние и международные авиаперевозки. К первым относятся рейсы, осуществляемые отечественными авиакомпаниями между российскими городами. Международными считаются авиаперевозки, в которых пункты отправления и назначения расположены либо на территории двух государств, или на территории того же государства, если перед ней была остановка на территории другого государства. В России на протяжении последних 10 лет наблюдается рост авиаперевозок в обоих сегментах рынка за исключением кризисного 2009 года, однако снижение авиаперевозок в этот год носило общемировой характер.



* - данные за январь-август 2014 года

Рис. 2. Авиаперевозки пассажиров воздушным транспортом России по сегментам рынка в период с 2005-2014 гг.

Источник: Росавиация.

Стоит обратить внимание на 2012 и 2013 года, когда количество перевезенных пассажиров на международных рейсах превысило внутренние пере-

возки. Это объясняется увеличением пассажиропотока через Москву и Санкт-Петербург и ростом количества прямых международных сообщений из региональных аэропортов [2]. Но паритет между внутренними и международными авиаперевозками может быть восстановлен к концу 2014 года за счет деятельности низкобюджетной авиакомпании «Добролет» (июнь-август) и программы субсидирования авиа рейсов в Крым для прочих авиакомпаний.

В августе 2014 года пассажирооборот российских авиакомпаний увеличился на 11,7 % по сравнению с августом прошлого года, на 10 % выросло количество пассажиров на международных рейсах за пределами СНГ. Однако в период с января по август средняя загрузка международных рейсов снизилась на 0,2 %.

На рынке внутренних авиаперевозок сложилась иная картина. Темпы роста пассажиропотока в июле более чем вдвое опередили показатели роста пассажиропотока на международных рейсах по сравнению с августом 2014 года (+19,5 %). С января по август рост числа авиапассажиров на внутренних рейсах в среднем составил 19,6 %, на 2,6 % выросла и загрузка [1].

При этом в абсолютных значениях пассажирооборот на международных рейсах значительно превышает внутренние авиаперевозки, что выглядит закономерным для отрасли.

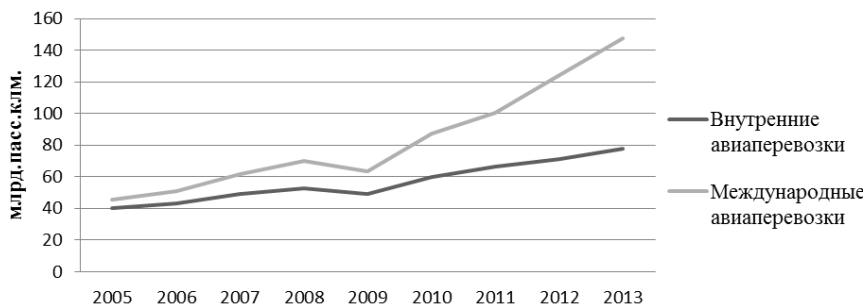


Рис. 3. Пассажирооборот на внутренних и международных рейсах российских авиакомпаний в период 2005-2013 гг.

Источник: Росавиация.

Если рассматривать специфику внутренних авиаперевозок в России, то можно выделить следующие особенности [3, 4, 5]:

- внутренние авиаперевозки демонстрируют стабильный рост, но во многом не за счет новых пассажиров, а по причине увеличения количества поездок одних и тех же пассажиров;
- большая часть внутренних авиаперевозок проходит через Москву (в среднем около 75 %), на межрегиональные авиаперевозки (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга) приходится всего в среднем 18 % всех авиаперевозок;

- продолжается концентрация рынка (в 2005 году было 182 авиакомпании, в 2013 – 121 авиакомпания). В 2000 г. 90 % всего пассажирооборота воздушного транспорта обеспечили 37 авиакомпаний, в 2013 г. этот же объем пассажирооборота обеспечили всего 14 авиакомпаний;
- в России низкий уровень авиационной подвижности. Россиянин в среднем в год совершает 0,5 перелета, в то время как житель США 2 перелета, а в ЕС 2-3.

Таблица 1

Объемы внутренних авиаперевозок по направлениям в 2010-2012 гг.

	Москва – город РФ		Москва – Санкт-Петербург		Санкт-Петербург – город РФ		Прочие маршруты	
	млн. пасс.	%	млн. пасс.	%	млн. пасс.	%	млн. пасс.	%
2010	19,8	67,9	2,3	7,9	1,8	6,2	5,3	18
2011	22,2	68	2,3	6,9	2,3	7	5,9	18,1
2012	24,1	68,1	2,6	7,3	2,5	7	6,3	17,7

Источник: ТКП.

Если посмотреть, как летали россияне в конце 20 столетия, то мы заметим колоссальные сдвиги в структуре полетов.

Таблица 2

Распределение пассажиропотока в России в 1990 и 2012 году

Направления	1990	2012
В/из Москвы	26 %	75 %
Региональные авиалинии	46 %	22 %
Местные авиалинии	28 %	3 %

Источник: ТКП.

В современной России Москва стала центральным авиационным узлом, куда сводятся основные внутренние авиационные потоки. Ситуация такой не была более 20 лет назад, когда на Москву приходилось 26 % от объема внутреннего пассажиропотока.

К концу 2000-ых годов на Россию стали активно выходить европейские бюджетные авиакомпании, предлагающие дешевые билеты между крупными городами Европы и Москвой. Бюджетные авиакомпании – все более распространенный тип авиакомпаний в условиях растущей конкуренции в авиационной отрасли. В рамках единого воздушного пространства ЕС, бюджетные авиакомпании быстро стали крупными игроками рынка. Сейчас под крыльями бюджетных авиаперевозчиков, которых традиционные авиакомпании численно превосходят в 12 раз, уже оказалась почти треть рынка авиаперевозок ЕС [6]. Бизнес-модель бюджетных авиакомпаний строится на максимально возможном снижении издержек:

- использование новейших однотипных самолетов (низкие расходы на ТОиР, высокая оборачиваемость в аэропорту, высокая топливная эффективность);
- самый минимум услуг на борту самолета для пассажиров;
- посадка на запасные или второстепенные аэродромы (низкие аэропортовые сборы);
- сервисы on-line бронирования билетов (зачастую отсутствуют точки продаж off-line).

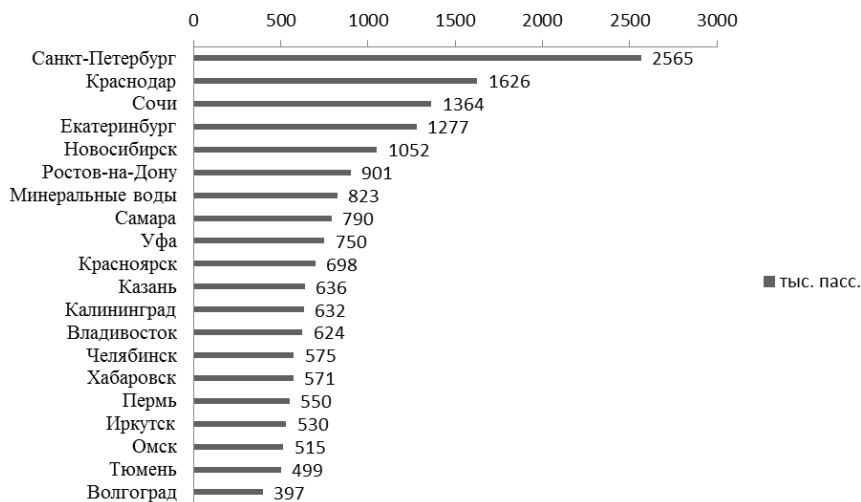


Рис. 4. Крупнейшие маршруты внутренних авиаперевозок по схеме «Москва – город РФ – Москва» в 2012 г.

Источник: ТКП.

Бюджетные авиакомпании в первую очередь ориентируются на пассажиров с низким и средним уровнем доходов, предлагая услуги авиаперелетов по минимальным ценам. Если возвратиться к российскому внутреннему рынку авиаперевозок, то нельзя не замечать, каким потенциалом обладает направление низкобюджетных авиаперевозок.

Ранее в России предпринимались попытки создать бюджетные авиакомпании. Примером такой авиакомпании можно назвать «Авианову», существовавшую в 2009-2011 годах. К сожалению, компания так и не смогла выйти в прибыль. Во многом ее убыточность была обусловлена проблемами в менеджменте авиакомпании и старым парком самолетов, что вело к частым задержкам рейсов и простоям самолетов по причине поломок. Деятельность авиакомпании привлекла внимание клиентов, и ее услуги пользовались достаточно большим спросом. В 2011 году маршрутная сеть «Авиановы» вклю-

чала в себя 23 города, большая же часть маршрутов проходила по схеме «Москва – город РФ – Москва».

Не смотря на неудачи в развитии низкобюджетных авиаперевозчиков в России, крупные компании стали все больше обращать внимание на этот сегмент рынка. Так, «Аэрофлот» создал дочку низкобюджетную компанию «Добролет», прекратившую свою деятельность из-за ввода санкций со стороны ЕС. Но за 3 месяца своей деятельности «Добролет» серьезно расшевелил внутренние авиаперевозки. «Аэрофлот» планирует создать новую дочку. Еще одна крупная авиакомпания России – «Трансаэро» – начинает тестировать дисконтные тарифы на некоторых внутренних и международных рейсах, подстраиваясь под запросы рынка [7].

Отечественным авиакомпаниям важно не отставать от основных мировых тенденций авиационной отрасли. Многие традиционные авиакомпании, как, к примеру «Lufthansa», создают собственные дочерние низкобюджетные авиакомпании. Сегодня такой тип авиакомпаний очень жизнестойчив на ближнемагистральных маршрутах, где перелет между городами не превышает 2-3 часов. Большинство традиционных авиакомпаний, работающих на ближнемагистральных направлениях, столкнулись с очень жесткой конкуренцией со стороны низкобюджетных авиаперевозчиков и пытаются построить свою бизнес-модель под новые реалии конкурентной среды. В России отечественные авиакомпании имеют уникальный шанс опробовать эту бизнес-модель на национальном рынке, перед выходом на зарубежные маршруты, при этом не сталкиваясь с серьезной конкуренцией, так как эта рыночная ниша свободна. Основные предпосылки к появлению низкобюджетных авиаперевозчиков в России следующие:

- отсутствие конкурентов на рынке;
- высокая доля населения с низким уровнем доходов, готовая перейти с использования железнодорожного транспорта на авиационный;
- возможность снижения расходов на ТОиР самолетов благодаря развитию аэропортовой ОЭЗ «Ульяновск», резидентами которой являются крупные компании, специализирующиеся на ТОиР авиатехники и имеющие пакет налоговых преференций внутри ОЭЗ, что позволяет им предлагать низкие цены.

Однако у бюджетных авиакомпаний есть и трудности при развитии своего бизнеса в России. Из них наиболее существенные:

- отсутствие запасных аэродромов у большинства столиц субъектов РФ (нет конкуренции между аэропортами за авиакомпании, а значит и меньше возможность экономии);
- законодательно введенный пороговый минимум для регистрации авиакомпаний (на регулярные пассажирские авиаперевозки требуют наличия у авиакомпании восьми самолетов вместимостью более 55 пассажиров и трех – большей вместимости).

Законодательные ограничения пытаются ослабить специально для низкобюджетных авиакомпаний. Так, Минтранс пошел на снижение требований в исключительном порядке для компании «Добролет». Проблема отсутствия выбора между аэропортами более существенна, так как не позволяет значительно снизить уровень цен бюджетным авиакомпаниям по сравнению с традиционными авиакомпаниями.

Все вышеперечисленные проблемы являются сдерживающими факторами развития низкобюджетных авиакомпаний в России, но они не являются критическими. Российским авиакомпаниям важно начинать развивать собственные бюджетные направления, апробировать их на отечественном рынке и не бояться после выходить на мировой рынок. Борьба за клиента, вне зависимости от его уровня доходов сильно обострилась в авиации. Модель низкобюджетных авиакомпаний становится все более востребованной в ЕС, США и Азии. Российским крупнейшим авиакомпаниям надо повышать свою конкурентоспособность, перенимая самое лучшее у бюджетных авиакомпаний и пробовать развивать эту бизнес-модель самим.

Список литературы:

1. Основные показатели деятельности ГА (Росавиация) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.favt.ru/favt_new/?q=dejatelnost/voz-dushnye_perevozki/osnovnye_proizvodstvennye_pokazateli_ga (дата обращения: 20.09.2014).
2. Аэропорты на крейсерской скорости [Электронный ресурс] // Эксперт-Юг. – 2012. – № 46-47. – Режим доступа: <http://expert.ru/south/2012/47/aerorty-na-krejserskoj-skorosti/> (дата обращения: 20.09.2014).
3. О состоянии и перспективах развития в России рынка гражданских авиаперевозок [Электронный ресурс] // Доклад ВЭБ. – 2013. – Режим доступа: http://www.veb.ru/common/upload/files/veb/analytics/fld/20140122_1.pdf (дата обращения: 20.09.2014).
4. Сайт Транспортной клиринговой палаты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tch.ru/> (дата обращения: 20.09.2014).
5. Бурный рост пассажирских авиаперевозок в России – насколько он ограничен и каковы его пределы? [Электронный ресурс] // Авиатранспортное обозрение. – 2013. – 22 окт. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/burnyy-rost-passazhirskih-aviaperevozok-v-rossii-naskolko-organichen-i-kakovyego-predely> (дата обращения: 20.09.2014).
6. Естественный отбор в небесах [Электронный ресурс] // Эксперт. – 2012. – № 7. – Режим доступа: <http://expert.ru/expert/2012/07/estestvennyj-otbor-v-nebesah/> (дата обращения: 20.09.2014).
7. Авиакомпания «Трансаэро» начинает низкобюджетные перевозки [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: http://transaero.ru/ru/company/press-centre/news?year=2013&id=271213_press (дата обращения: 20.09.2014).