Тенденции развития и проблемы функционирования федеральных и региональных авиакомпаний

И.В. Калашникова
Ю.А. Килькеева
М.А. Сигитова

Калашникова Ирина Владимировна – д-р экон. наук, профессор кафедры экономики и управления на транспорте, ИЭУ, ТОГУ (г. Хабаровск)
Килькеева Юлия Александровна – ст. преподаватель кафедры экономики и управления на транспорте, ИЭУ, ТОГУ (г. Хабаровск)
Сигитова Марина Анатольевна – ст. преподаватель кафедры экономики и управления на транспорте, ИЭУ, ТОГУ (г. Хабаровск)

Данная статья посвящена состоянию воздушного транспорта России и Хабаровского края, уточнению основных тенденций развития и проблем функционирования региональных авиакомпаний, главными из которых являются: износ основных фондов, низкая ценовая конкурентоспособность. Публикация содержит данные динамики количества перевозчиков, структуры парка воздушных судов, пассажирооборота, основные показатели работы российских авиакомпаний.

Транспортная система РФ, являясь неотъемлемым звеном рыночной экономики, состоит из региональных транспортных систем, уровень развития которых зависит от экономического потенциала региона. Значительная регионализация социально-экономического пространства России влияет на функционирование транспортной системы и негативно сказывается на конкурентоспособности отраслей экономики вследствие значительных транспортных издержек.

Значимыми показателями, характеризующими развитие транспортной отрасли, являются изменение добавленной стоимости транспорта в ВВП и соотношение темпов прироста добавленной стоимости транспорта и номинального ВВП (таблица 1).

Таблица 1

Изменение удельного веса ВДС транспорта в ВВП РФ В 1998 – 2006 гг.

	1998	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
ВВП, трлн. руб., текущие цены	2,630	4,823	7,306	9,039	10,863	13,285	16,779	17,785	19,012
Темп прироста ВВП, %	-	1,834	1,515	1,237	1,202	1,223	1,263	1,06	1,069
Валовая добавленная стоимость транспорта, трлн. руб.	0,212	0,337	0,489	0,622	0,801	0,850	0,877	0,948	1,035
Темп роста валовой добавленной стоимости транспорта, %	-	1,59	1,451	1,272	1,288	1,0612	1,0318	1,081	1,0918
Доля ВДС транспорта в ВВП	8,061	6,987	6,693	6,881	7,374	6,398	5,227	5,330	5,444

России, %									
Соотношение темпов роста ВДС транспорта и ВВП	-	0,867	0,9578	1,028	1,072	0,868	0,817	1,019	1,021

В исследуемый период имела место положительная динамика номинального ВВП (с 2,63 трлн. руб. в 1998 г. до 19,012 трлн. руб. в 2006 г.) и валовой добавленной стоимости транспорта (0,2 трлн. руб. в 1998 г., 1,04 трлн. руб. в 2006 г.). Однако увеличение указанных параметров происходило разными тепами, в связи с чем в изменении доли добавленной стоимости транспорта в ВВП наблюдались разворотные тенденции. В этом отношении можно выделить снижение показателя в 1999 – 2000 гг. и в 2003 – 2004 гг.. В целом, с 1998 по 2006 гг. доля транспортных услуг в ВВП страны сократилась с 8% до 5,4%. Очевидно, такая ситуация была спровоцирована системными трансформациями и экономическим кризисом, который коснулся, прежде всего, сферы реального производства и способствовал падению спроса на услуги транспортных предприятий, снижению доходности. Относительно низкий вклад транспорта в ВВП РФ обусловлен также комплексом проблем отраслевого характера, среди которых можно выделить недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры, нерациональное использование подвижного состава и дисбаланс на рынке транспортных услуг, игнорирование принципов логистики в деятельности транспортных компаний. Для их разрешения целесообразно использование стратегического подхода в управлении организациями транспортной системы, который предполагает гибкое реагирование хозяйствующих субъектов на изменения конъюнктуры рынка. Отсутствие стратегии вынуждает многие предприятия транспортной отрасли принимать решения ситуационного характера, потому большинство транспортных предприятий в условиях неопределенности функционирует по принципу «выживания». Те компании, которые придерживаются стратегических принципов, стремятся к интеграции в рамках системы мировых транспортных и хозяйственных связей (ОАО «Аэрофлот», ОАО РЖД). Последняя требует соблюдения международных стандартов качества и перехода на новые формы и методы коммерческой деятельности.

Воздушный транспорт России имеет особое значение в обеспечении дальних магистральных пассажирских перевозок, в том числе международных, а также для регионов, где возможности наземного транспорта ограничены.

Характеризуя предложение на рынке авиаперевозок в 1995 – 2006 гг., можно отметить сокращение количества российских авиакомпаний на 53% по причине обострения конкурентной среды (рис. 1). Многие российские авиаперевозчики «страдают» изношенностью парка воздушных судов: около 50% провозной мощности пассажирского парка воздушного транспорта России обеспечивают воздушные суда, которые не соответствуют требованиям международных стандартов с точки зрения экологической безопасности и качества перевозочного процесса.

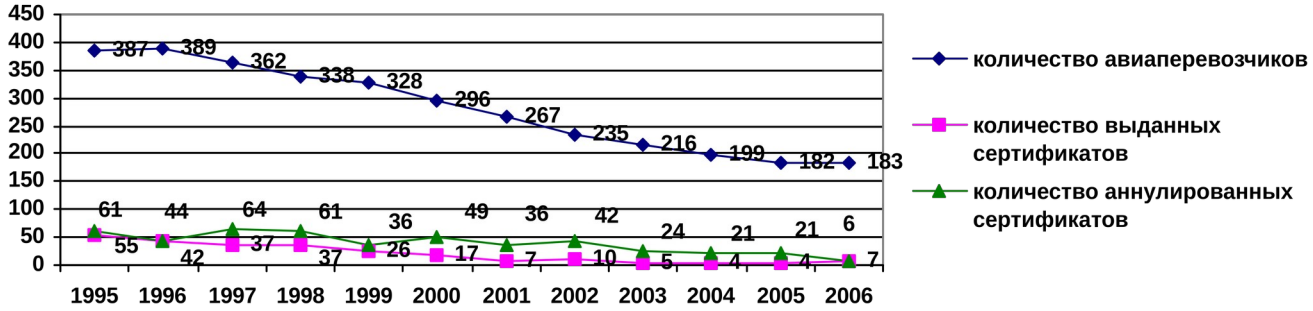


Рис. 1. Динамика количества авиаперевозчиков, выданных и аннулированных сертификатов

С российского рынка воздушных перевозок постепенно уходят те авиакомпании, которые не в состоянии реагировать на изменения конъюнктуры и тем самым не могут обеспечить должного качества потребителям как с точки зрения комфорта, так и с точки зрения безопасности, об этом свидетельствуют количество выданных и аннулированных сертификатов. Данная ситуация на российском рынке соответствует общемировой тенденции, направленной на повышение качества авиатранспортных услуг в соответствии с требованиями IATA (международная ассоциация воздушного транспорта) и ICAO (международная организация гражданской авиации).

Структура парка воздушных судов гражданской авиации РФ представлена на рисунке 2.

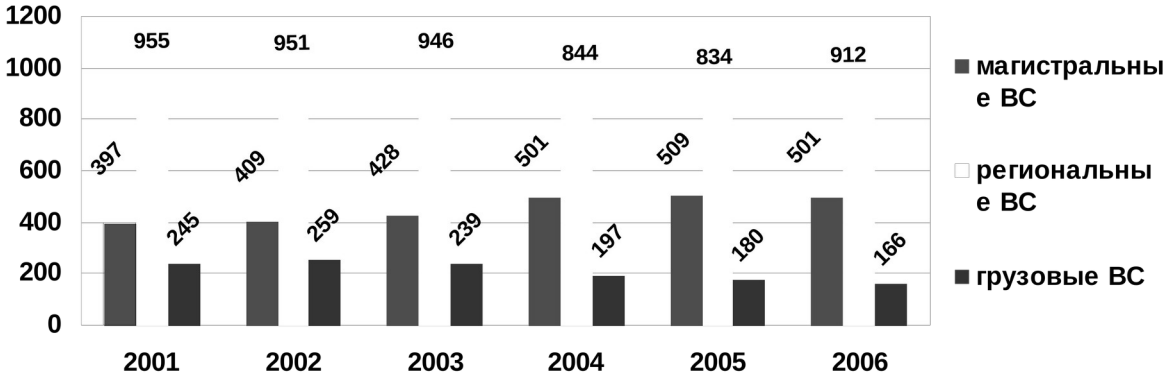


Рис. 2. Структура парка воздушных судов ГА

Парк воздушных судов гражданской авиации имеет тенденцию к уменьшению. Если в 2001 г. общее количество воздушных судов составляло 1597, то в 2006 г. – 1579, сократившись на 1,12% (рис. 2). Учитывая, что в статистике разделение на магистральные и региональные воздушные суда касается только пассажирских перевозок, отметим, что положительная динамика наблюдается только среди увеличения пассажирских магистральных ВС (26%), в то время как количество грузовых и пассажирских региональных воздушных судов, соответственно, сократилось на 3,2% и 4,5%. В результате, изменилась структура парка воздушных судов. В 2001 г. доля магистральных пассажирских воздушных судов составляла 24,9%, а региональных 59,8%, к началу 2007 г. доля магистральных пассажирских судов составила 31,7%, увеличившись на 6,8%. Доля региональных пассажирских

сократилась на 2% по отношению к 2001 году, составив 57,8%. Главная причина сокращения количества региональных и грузовых воздушных судов заключается в низких значениях экономических показателей эксплуатации воздушных транспортных средств.

Несмотря на сокращение количества авиаперевозчиков в 1996 – 2006 гг., пассажирооборот за тот же период увеличился на 35,3% (рис. 3).

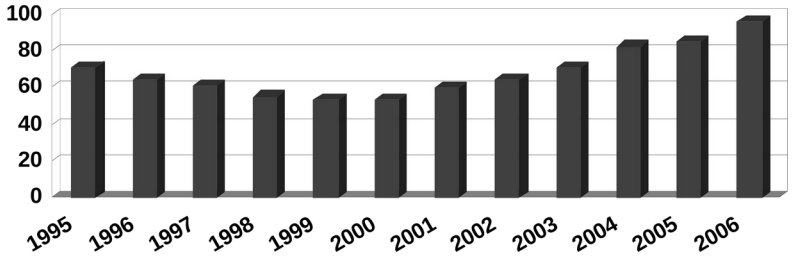


Рис. 3. Динамика пассажирооборота с 1996 по 2006 гг.

Анализируя данный показатель в динамике, можно выделить два периода. Первый (1995 – 2000 гг.) характеризуется сокращением пассажирооборота на 25,5%, что обусловлено изменениями, происходившими в экономической жизни страны, которые отразились на снижении уровня доходов населения и низкой ценовой конкурентоспособности воздушного транспорта. В совокупности это повлияло на транспортную подвижность населения. Отличительная особенность второго этапа (2001 – 2006 гг.) – повышение реальных доходов населения на 11%, динамичное развитие въездного и выездного туризма, что обусловило рост пассажирооборота на 60,2%. Росту пассажиропотока также способствовало повышение эффективности деятельности тех авиапредприятий, которые в рассматриваемый период проводили гибкую тарифную политику, позволившую сделать услуги воздушного транспорта более доступными.

В настоящее время основная доля авиаперевозок приходится на 20 ведущих авиакомпаний России (таблица 2).

Таблица 2

Основные показатели работы 20 ведущих авиакомпаний России на ВВЛ и МВЛ

Авиакомпания	Объем перевозок			Пассажирооборот		
	Рейтинг 9 мес. 2006 г. (9 мес. 2005 г.)	Объем перевозок, тыс. чел.	Изменение к 9 мес. 2005 г., %	Рейтинг 9 мес. 2006 г. (9 мес. 2005 г.)	Пассажирооборот, млн. пкм	Изменение к 9 мес. 2005 г., %
"Аэрофлот — РА"	1 (1)	5529,32	+7,36	1 (1)	16907,15	+5,42
"Сибирь"	2 (2)	3879,75	+19,75	2 (2)	9918,59	+18,73
"Пулково"	3 (3)	2287,14	+0,03	4 (3)	4587,43	-1,34

UTair	4 (5)	1844,17	+33,92	7 (8)	2880,70	+26,68
"Трансаэро"	5 (7)	1617,46	+36,39	3 (5)	5588,68	+45,81
"КрасЭйр"	6 (4)	1532,02	+0,67	5 (4)	4513,34	-0,79
"ВИМ-авиа"	7 (6)	957,08	-25,88	8 (6)	2569,78	-29,81
"Атлант-Союз"	8 (18)	956,66	+167,12	9 (15)	2357,90	+201,47
"Уральские авиалинии"	9 (8)	803,14	+12,93	10 (9)	2106,30	+12,88
"Аэрофлот-Норд"	10 (9)	671,84	+9,56	16 (19)	800,87	+15,08
"Домодедовские а/л"	11 (11)	606,89	+26,99	6 (7)	3021,69	+27,79
"Татарстан"	12 (25)	514,64	+93,74	14 (30)	969,79	+138,87
"Кавминводыавиа"	13 (16)	501,58	+25,35	13 (14)	1048,51	+22,10
"Владивосток Авиа"	14 (10)	495,30	+3,48	12 (11)	1623,86	+8,67
"Дальавиа"	15 (14)	485,33	+8,98	11 (10)	1846,24	+15,86
"Аэрофлот-Дон"	16 (13)	470,50	+2,86	20 (18)	716,25	+1,80
"КД-авиа"	17 (32)	453,52	+160,02	15 (34)	877,41	+282,38
"Авиалинии Кубани"	18 (17)	427,13	+12,22	22 (26)	614,33	+8,68
"Оренбургские а/л"	19 (29)	373,60	+65,27	18 (29)	719,77	+75,42
"Самара"	20 (20)	352,59	+1,11	23 (25)	575,73	+1,25

На такие ведущие авиакомпании, как Аэрофлот, Сибирь, Пулково, Ютэйр, Трансаэро, Красноярские авиалинии приходится 67,4% перевозок пассажиров от общего объема.

Из 20 ведущих российских авиакомпаний в рейтинг попали следующие дальневосточные авиакомпании: «Владивосток Авиа» и «Дальавиа», которые удовлетворяют потребности населения Дальнего Востока в перевозках. Несмотря на то, что данные компании попали в рейтинг, их доля в общем объеме перевозок незначительна: а/к «Дальавиа» с объемом перевозок 1,96% от общего объема и а/к «Владивосток Авиа» – 2%. Это, прежде всего, связано с удаленностью территории от европейской части страны, низкой численностью населения, низким уровнем жизни населения и высоким уровнем тарифа, которые, как следствие, приводят к невостребованности данных видов перевозок.

Правительство Российской Федерации уделяет особое внимание Дальневосточному региону и рассматривает его как важный стратегический регион, на территории которого будут реализованы долговременные геостратегические цели государства: создание современной экономики инновационного типа; интеграция в евроазиатское экономическое пространство; обеспечение влияния России в Азиатско-Тихоокеанском регионе и получение выгод от эффективного включения в систему международного разделения труда Дальнего Востока. Геостратегические цели определили основные задачи долгосрочного развития региона, к основным из которых можно отнести: сохранение постоянного населения, повышение качества его жизни, развитие человеческого капитала; диверсификация экономики; привлечение инвестиций национального бизнеса и государственное финансирование перспективного развития; комплексное развитие инфраструктуры. Данная стратегия определяет направления развития воздушного транспорта региона: формирование опорной сети аэропортов-хабов, совершенствование государственного регулирования деятельности региональных авиакомпаний, обновление основных фондов и, в первую очередь – воздушных судов, разработка системы целевых показателей транспортной системы региона, развитие системы социально значимых перевозок.

Основной поток грузов и пассажиров в Дальневосточном регионе приходится на Хабаровск, расположенный на пересечении воздушных путей и обладающий самым высоким потенциалом на Дальнем Востоке (его пропускная способность 1500 пассажиров в час). Из Хабаровска выполняются регулярные авиарейсы более чем в 40 городов России и СНГ.

Авиакомпания является самым крупным авиаперевозчиком Хабаровского края. Основной вид деятельности составляют регулярные пассажирские авиаперевозки. На долю предприятия приходится свыше 90% перевезенных в крае пассажиров и грузов. Монопольное положение авиаперевозчика на местном рынке авиаперевозок отчасти объясняется тем, что выдача слотов на посадку в Хабаровском аэропорту и составление расписания по-прежнему находятся в руках ОАО «Дальавиа».

Следует заметить, что в рамках комплексной программы консолидации авиакомпаний дальневосточного региона в начале 2007 г. ОАО «Дальавиа» вошло в группу «Аэрофлот». Уже в феврале 2005 г. из хозяйственного оборота авиакомпании была изъята часть имущества, собственником которого являлся Хабаровский край, и передана вновь созданному открытому акционерному обществу «Хабаровский аэропорт». В связи с этим, ФГУП «Дальавиа» прекратила деятельность, связанную с обслуживанием пассажиров внутренних авиалиний в аэровокзалах, с переработкой грузов и почты, а также обеспечением воздушных судов авиационным топливом.

К основным видам деятельности авиакомпании относятся: выполнение регулярных и чартерных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на внутренних и международных линиях, техническое обслуживание собственных воздушных судов и их компонентов и судов других авиапредприятий, пользующихся услугами общества, а также авиакомпания оказывает услуги по подготовке, переподготовке и повышению квалификации авиационного персонала в Авиационном учебном центре ОАО «Дальавиа».

Ранее мы отмечали, что эффективность деятельности авиакомпании во многом определяется структурой парка воздушных судов. Это аксиоматично и для региональных авиаперевозчиков. Так, основу парка ОАО «Дальавиа» в 2006 г. составляли такие самолеты, как Ил – 62 (21,4%), Ту-154 (28,6%) и Ан-24 (25%). С

экономической точки зрения данная структура парка воздушных судов нецелесообразна по причине высокой степени износа. Это приводит к отклонениям от нормативных значений по расходу топлива, к проблемам ремонта ввиду отсутствия необходимых запасных частей и т. д. С учетом ежегодного роста цен на авиационное топливо затраты по статье «АвиаГСМ» для авиакомпании составляют порядка 40% от общих эксплуатационных расходов (в зарубежных авиакомпаниях этот показатель варьирует около 20%). В результате, снижается рентабельность перевозочной деятельности, и, как следствие, ограничиваются возможности в приобретении современных воздушных судов. Российские авиаперевозчики, в том числе и ОАО «Дальавиа», эксплуатирующие устаревшие типы воздушных судов, на международном рынке авиаперевозок уступают иностранным компаниям, что чревато перераспределением пассажиропотоков в пользу компаний-нерезидентов.

Основными статьями доходов ОАО «Дальавиа» являются перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов. Анализируя пассажирооборот с 2002 по 2006 гг. (рисунок 4), можно сделать вывод, что его увеличение составило 19,7%.

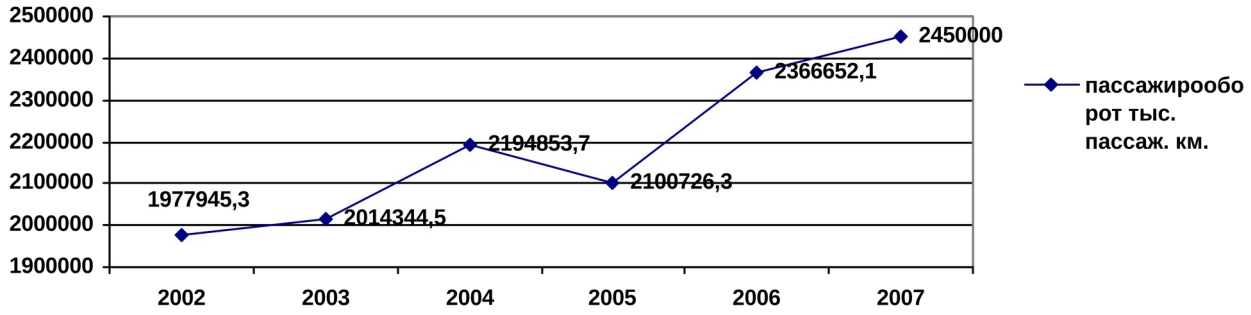


Рис. 4. Динамика выполненного пассажирооборота ОАО «Дальавиа»

Однако в рассматриваемый период дважды имел место разворот тенденции: в 2002 – 2004 гг. и в 2005 – 2007 гг. наблюдался рост показателя, а 2004 – 2005 гг. характеризовались спадом. Так, по сравнению с 2002 г. в 2004 г. пассажиропоток увеличился на 11%, а в дальнейшем за год он сократился на 4,3%. Уменьшение пассажирооборота обусловлено структурными изменениями, имевшими место в 2005 г. Они крайне неблагоприятно отразились на деятельности авиакомпании и предопределили спад объемов перевозок пассажиров на внутренних и на международных линиях. Количество перевезенных пассажиров на внутренних линиях в 2005 году сократилось на 8%, а на международных линиях – на 4,7%. В 2006 г. пассажирооборот увеличился на 12,7% (по сравнению с 2005 г.) и составил 2366,652 тыс. пасс. – км, увеличившись на 7,8%.

Спрос на перевозки и уровень тарифа находятся в обратной пропорциональной зависимости. В этом смысле ОАО «Дальавиа» функционирует в весьма неблагоприятных условиях, поскольку очень зависимо от постоянного роста цен на топливо. Такая ситуация затрудняет возможности проводить гибкую тарифную политику, учитывающую не только фактор сезонности, но и структуру спроса на рынке авиаперевозок. Как результат, тариф на рейс Хабаровск – Москва (в прямом и обратном направлениях), осуществляемый авиакомпанией «S7», в настоящее время, например, составляет 19 170 руб., а авиакомпанией «Дальавиа» – 26 480 руб.

Экстраполируя тенденции 2000 – 2006 гг. («обучающая последовательность») пассажирооборота ОАО «Дальавиа», экономисты авиакомпании определили зависимость пассажирооборота, описываемую следующим уравнением:

$$Y=105,94X- 210182,$$

где Y – пассажирооборот,

X – календарный год.

В соответствии с данной зависимостью, рост пассажирооборота в 2008 г. составит 3,3%, в 2009 г. – 5,1%, в 2010 – 8,4%.

Данная модель характеризуется коэффициентом детерминации, равным 0,9693, что говорит о ее достоверности. Однако трендовый прогноз достаточно достоверен только в случае стабильного развития предприятия и достаточно большого временного ряда, что не свойственно для приведенной модели. Таким образом, определение прогнозных значений объемов пассажирских перевозок воздушного транспорта экстраполированием тренда возможно при определенных ограничениях. По мнению авторов, эффективно использовать трендовый прогноз можно на краткосрочный период с учетом выраженной сезонности. Также необходимым условием является наличие информации по объемам пассажирских отправок за период времени, значительно превышающий горизонт прогнозирования.

Обучающая последовательность представлена шестилетним периодом, а потому неправомерны выводы о достоверности результатов прогнозирования. Следует также учесть, что данный метод эффективен при длительной стабильности обуславливающих развитие транспорта факторов (не менее 10 – 15 лет), что не соответствует современному состоянию транспортной системы и экономики страны в целом.

В связи с этим, прогноз нуждается в уточнении и включением в модель таких факторов, как: миграционный отток населения, который в дальнейшем обусловит отрицательные тенденции объемов пассажирских отправок; инвестиционные потоки, приходящие в регион и являющиеся основой экономического роста (как следствие – увеличение пассажирооборота).

Помимо пассажирских перевозок, источником доходов авиакомпании является перевозка почты и грузов. Динамика изменения объема перевозок грузов и почты за период 2002 – 2006 представлена на рисунке 5.

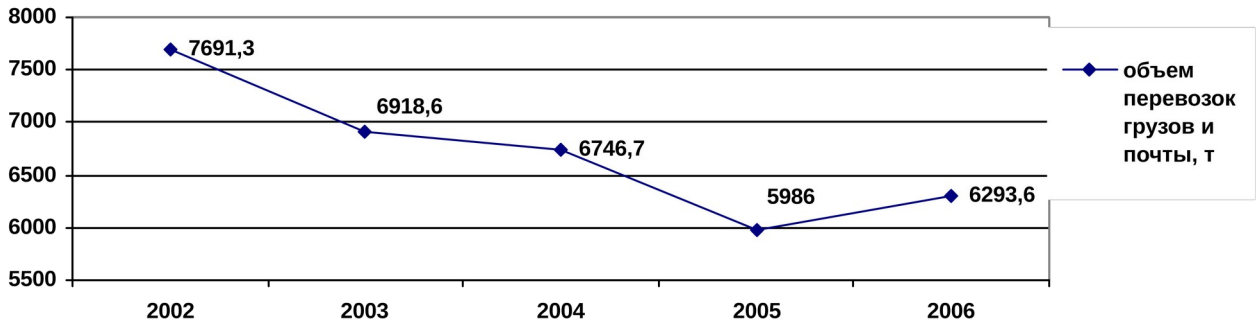


Рис. 5. Динамика объема перевозок почты и грузов ОАО «Дальавиа»

Динамика объемов перевозок почты и грузов, выполняемых авиакомпанией, характеризуется спадом в период 2002 – 2005 гг. Однако в 2006 г. имеет место рост показателя. Так, минимальное значение данного показателя отмечено в 2005 г. (5986

т), что на 28,5% ниже уровня 2002 года. К концу исследуемого периода объем перевозок почты и грузов ОАО «Дальавиа» возрос до 6293,6 т., что на 5,14% выше этого же показателя в 2005 году и ниже уровня 2002 года на 18,2%. Необходимо отметить, что в 2006 году наблюдается увеличение доли международных перевозок в общем объеме перевозок грузов и почты с 2004 по 2006 гг. Так, доля перевозок грузов и почты в международном сообщении возросла с 9,2% (2004 г.) до 12% (2006 г.). Это, прежде всего, связано с развитием внешнеэкономических связей между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Следовательно, как нам представляется, для авиакомпании перспективы будут определяться такими управленческими аспектами, как: степень обновления парка воздушных судов; развитие сотруднических отношений с другими предприятиями, связанными с деятельностью авиакомпании; урегулирование вопросов, связанных с собственностью; развитие партнерских отношений с ОАО «Аэрофлот».