

Конъюнктурные изменения стратегий развития авиаперевозчиков России

Калицкий Ярослав Андреевич,
Российский университет дружбы народов (РУДН),
Российская Федерация, 117198, Миклухо-Маклая, 6

В статье рассмотрены проблемы отсутствия эффективных мер по повышению конкурентоспособности российских авиакомпаний и оценки перспектив их развития. Была проанализирована динамика объемов перевозок пассажиров и пассажирооборот за последние несколько лет. На основе сравнительного анализа участников рынка, были выявлены сильные и слабые стороны качества услуг российских компаний в сравнении с зарубежными.

Выявлено, что в связи с кризисными ситуациями, отрасль является перспективной в развитии, но нуждается в непосредственных изменениях. Был найден стратегический ориентир, благодаря которому участники рынка смогут укрепить своё преимущество как на домашнем рынке, так и за его пределами.

Ключевые слова: пассажирский воздушный транспорт, рынок, состояние, развитие.

JEL коды: L11, R41

Market changes in the development strategy of Russian airlines

Kalitskiy Yaroslav Andreevich,
Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University),
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya st., 6

The article examines the problems of the lack of effective measures to increase the competitiveness of Russian airlines and assess the prospects for their development. The dynamics of passenger traffic volumes and passenger turnover over the past few years was analyzed. Based on a comparative analysis of market participants, the strengths and weaknesses of the quality of services of Russian companies in comparison with foreign ones were identified.

It was revealed that in connection with crisis situations, the industry is promising in development, but needs immediate changes. A strategic benchmark has been found through which market participants can strengthen their advantage both in the home market and beyond.

Keywords: passenger air transport, market, state, development.

Введение

В условиях глобализации и экономической интеграции конкуренция между компаниями варьируется от страны к стране. Российские авиакомпании недостаточно вовлечены в процесс глобальной интеграции, а их чрезмерное количество и конкурентный характер делают их позицию на внутреннем рынке особенно чувствительной. Серьезные ограничения, такие как недостаточная наземная инфраструктура и финансовая нестабильности многих авиакомпаний, затрудняют повышение конкурентоспособности.

Методы и подходы

Целью предоставленного исследования является определение необходимых действий по повышению конкурентоспособности и устойчивости, достижению параметров эффективности участниками рынка пассажирских авиаперевозок. В качестве методов исследования использованы: анализ официальной статистической информации о деятельности воздушного транспорта, реферативный обзор результатов исследований особенностей развития пассажирского воздушного транспорта России, современного состояния и факторов развития авиационной отрасли.

Результаты

Современное состояние. За последнее десятилетие рост объемов перевозок авиакомпания в России имеет рекордные показатели, существенно опережающие общемировые. С 2009 по 2019 гг. объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот в России выросли почти в 3 раза [1] (рис.1).

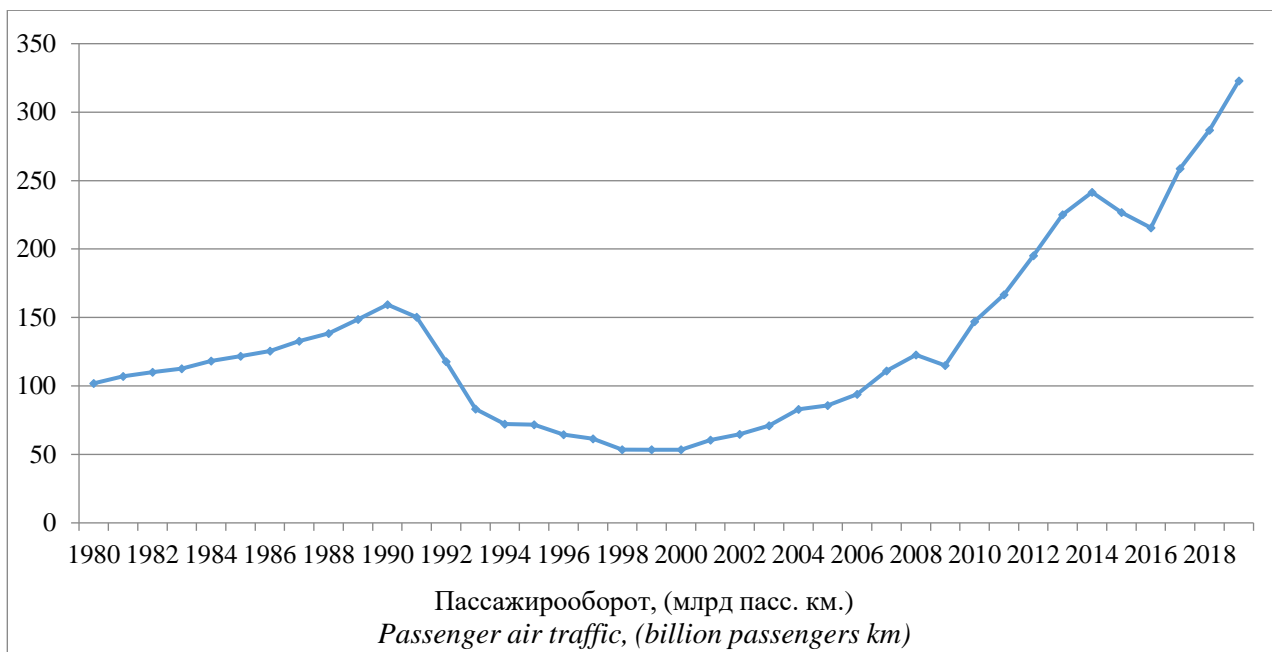


Рис. 1. Динамика объемов авиаперевозок пассажиров в России в 1980-2019 гг.

Источник: составлено автором по [1].

Fig. 1. Dynamics of passenger air traffic in Russia in 1980-2019.

Source: completed by the author on [1].

Такие высокие темпы роста сохранены, несмотря на кризис 2015 года (двукратная девальвация рубля, снижение платежеспособности населения, санкционное давление). При этом, в 2015-2016 гг. фиксировалось только снижение пассажирооборота, количество же перевезенных пассажиров оставалось практически на уровне 2014 г. Снижение пассажиропотока на МВЛ (международные воздушные линии) было полностью компенсировано ростом на ВВЛ (внутренние воздушные линии) (табл.1 и рис.2).

Таблица 1

**Пассажирские перевозки (МВЛ + ВВЛ) в 2008-2019 гг.,
российские авиакомпании**

Год	МВЛ	ВВЛ	МВЛ+ВВЛ	Темп роста, %	Заполняемость посад. мест, %
2008	23`609`709	26`194`870	49`804`579	-----	74
2009	21`275`979	23`831`878	45`107`857	90,57	74,3
2010	27`727`304	29`218`502	56`945`806	126,24	78,2

2011	31`383`877	32`737`659	64`121`536	112,60	77,2
2012	38`627`196	35`405`407	74`032`603	115,46	78,3
2013	45`331`961	39`232`392	84`564`353	114,23%	79,5
2014	46`912`133	46263252	93`175`385	110,18	79,8
2015	39`508`926	52`561`602	92`070`528	98,81	79,7
2016	32`161`745	56`379`489	88`541`234	96,17	81,1
2017	42`484`417	62`567`754	105`052`171	118,65	83,2
2018	47`368`587	68`827`924	116`196`511	110,61	83,8
2019	55`067`602	73`060`226	128`127`828	110,27	83,9

Источник: составлено автором по [1].

Table 1.

**Passenger traffic (Domestic and International airlines) in 2008-2019
(Russian airlines)**

Year	International	Domestic	International + Domestic	Growth rate, %	Occupancy rate of seats, %
2008	23`609`709	26`194`870	49`804`579	-----	74
2009	21`275`979	23`831`878	45`107`857	90,57	74,3
2010	27`727`304	29`218`502	56`945`806	126,24	78,2
2011	31`383`877	32`737`659	64`121`536	112,60	77,2
2012	38`627`196	35`405`407	74`032`603	115,46	78,3
2013	45`331`961	39`232`392	84`564`353	114,23%	79,5
2014	46`912`133	46263252	93`175`385	110,18	79,8
2015	39`508`926	52`561`602	92`070`528	98,81	79,7
2016	32`161`745	56`379`489	88`541`234	96,17	81,1
2017	42`484`417	62`567`754	105`052`171	118,65	83,2
2018	47`368`587	68`827`924	116`196`511	110,61	83,8
2019	55`067`602	73`060`226	128`127`828	110,27	83,9

Source: completed by the author on [1].

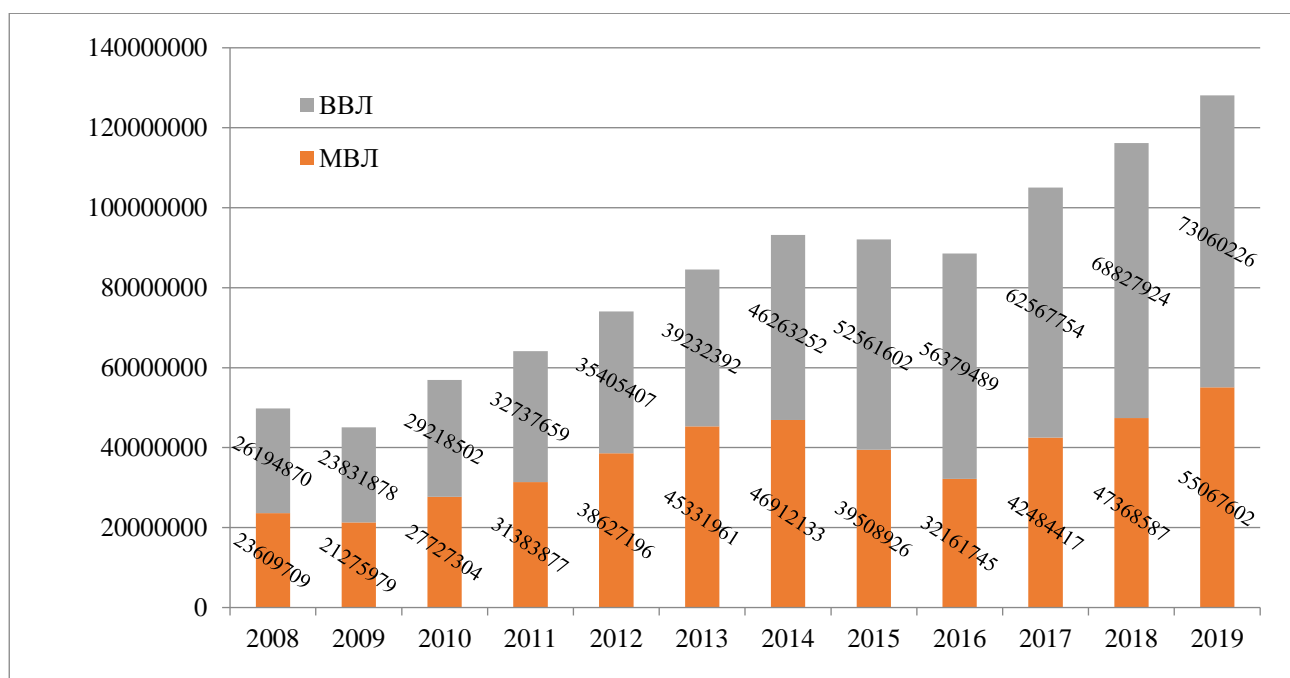


Рис 2. Динамика пассажироперевозок российских авиакомпаний на внутренних (ВВЛ) и международных (МВЛ) воздушных линиях.

Источник: составлено автором по [1].

Fig. 2. Dynamics of passenger air traffic (Domestic and International airlines).

Source: completed by the author on [1].

Всего за три года, с 2017 по 2019 гг., пассажиропоток российских авиакомпаний вырос на 45% (на 40 млн. пасс.), а пассажирооборот – на 50%. Таким образом, в 2019 г. российская авиация уже перевезла на 34 млн пассажиров больше лучшего показателя РСФСР (+36%), а по пассажирообороту показатель превзойден в 2 раза. При этом, объем внутренних перевозок за 2019 год, за исключением направлений, маршрутным узлом которых является г. Москва, составил 19,2 млн пассажиров и увеличился на 16,6 % по отношению к 2018 г. [5].

Однако, несмотря на такую положительную динамику, экономическую среду существования авиаотрасли нельзя назвать благоприятной. 2017 год обозначился резким ростом стоимости авиационного топлива (до+30%), этот фактор отрицательно сказался на доходах авиакомпаний, которые по итогам минувших трех лет генерируют общеотраслевой убыток. И все же, согласно

форме статистической отчетности Росавиации, авиакомпаниям удалось почти в 2 раза сократить общий убыток от операционной деятельности, составил 10,9 млрд рублей в 2019, против 20,3 млрд рублей в 2018 г.

С 2010 г. численность авиакомпаний в России стабилизировалась, с незначительным снижением. В то же время за минувшее десятилетие существенно изменилась структура рынка. Всего 15 авиакомпаний из 107 зарегистрированных осуществляют перевозку 92,6 % пассажиров (118 636 494 из 128 127 828) и выполняют 93,9 % пассажирооборота [1] (таб.2).

Таблица 2

Пассажиропоток крупнейших авиакомпаний России

№	Авиакомпания	2018	2019	Темп роста, %
1	Аэрофлот	35`762`452	37`220`668	104,08%
2	Сибирь	11`598`533	14`046`452	121,11%
3	Россия	11`140`330	11`553`055	103,70%
4	Победа	7`184`779	10`287`233	143,18%
5	Уральские авиалинии	9`000`615	9`616`908	106,85%
6	ЮТэйр	7`652`155	7`760`642	101,42%
7	АЗУРэйр	4`236`952	5`788`726	136,62%
8	Северный Ветер	4`921`715	5`535`177	112,46%
9	Глобус	3`361`048	3`898`870	116,00%
10	Ред Винкс	2`621`469	3`070`691	117,14%
11	РОЯЛ ФЛАЙТ	1`727`025	2`258`915	130,80%
12	Икар	2`020`298	2`161`817	107,00%
13	Нордавиа	1`189`568	2`033`375	170,93%
14	Ямал	1`966`568	1`746`224	88,80%
15	Аврора	1622679	1657741	102,16%

Источник: составлено автором по [1].

Table 2

Passenger traffic of the largest airlines in Russia

№	Airline	2018	2019	Growth rate, %
1	Aeroflot	35`762`452	37`220`668	104,08%
2	S7	11`598`533	14`046`452	121,11%
3	Rossiya	11`140`330	11`553`055	103,70%
4	Pobeda	7`184`779	10`287`233	143,18%
5	Ural Airlines	9`000`615	9`616`908	106,85%
6	Utair	7`652`155	7`760`642	101,42%
7	Azur air	4`236`952	5`788`726	136,62%
8	Nordwind	4`921`715	5`535`177	112,46%
9	Globus	3`361`048	3`898`870	116,00%
10	Redwings	2`621`469	3`070`691	117,14%
11	Royal flight	1`727`025	2`258`915	130,80%
12	Ikar	2`020`298	2`161`817	107,00%
13	Nordavia	1`189`568	2`033`375	170,93%
14	Yamal	1`966`568	1`746`224	88,80%
15	Avrora	1622679	1657741	102,16%

Source: completed by the author on [1].

Следует заметить, что из обозначенных 15 авиакомпаний четверка крупнейших игроков (8 авиакомпаний) – Группа Аэрофлот (Аэрофлот, Россия, Победа, Аврора), S7 (Сибирь, Глобус), Уральские авиалинии и ЮТэйр – занимают 75% доли рынка авиаперевозок. Причем у Группы Аэрофлот почти половина – 47,4% [1] (рис.3.).

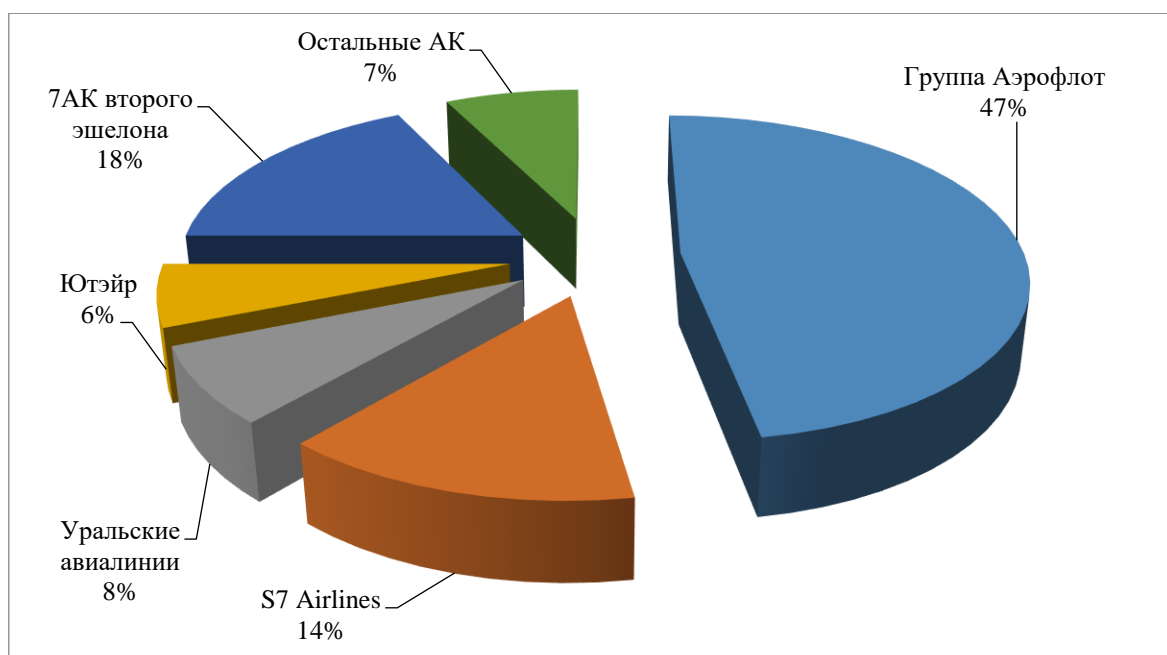


Рис. 3. Распределение долей рынка авиаперевозок РФ (российские авиакомпании).

Источник: составлено автором по [1].

Fig. 3. Shares of the Russian airlines market.

Source: completed by the author on [1].

Однако, оценивая структуру российского рынка авиаперевозок, было бы неверно не учесть объемы перевозок иностранных авиаперевозчиков, присутствующих на нем. За 2019 г. иностранные авиакомпании перевезли из/в Россию почти 20 млн пассажиров [1].

Таким образом, доля иностранных авиакомпаний на российском рынке составляет 13%, а отрыв группы Аэрофлот становится уже не столь значительным. В то же время, в совокупности иностранные авиакомпании по объемам перевозок уступают только Аэрофлоту, опережая все остальные российские авиакомпании [1].

Зарубежные представители обеспечивают более четверти авиаперевозок на международных воздушных линиях. Иными словами, каждый четвертый пассажир в/из России перевезен зарубежным авиаперевозчиком.

Перспективы. Для того, чтобы определить, что необходимо сделать российским компаниям для повышения уровня конкурентоспособности, в

рамках исследования были выделены основные характеристики конкурентоспособности авиакомпаний и проведен сравнительный анализ качества услуг российских и мировых фирм (табл.3).

Таблица 3

Критерии сравнения конкурентоспособности российских авиакомпаний на мировом рынке услуг авиаперевозчиков

Параметры	Российские авиакомпании	Иностранные авиакомпании
Состояние авиапарка	-	+
Маршрутная сеть	+	+
Частота рейсов	-	+
Безопасность полетов	+	+
Качество сервиса	+	+
Тарифы и ценовые характеристики	+	-
Имидж компании и ее маркетинговая политика	-	+
Наземная инфраструктура	-	+

Источник: составлено автором по [1].

Table 3

Criteria for comparing the competitiveness of Russian airlines in the global air carrier services market

Options	Russian airlines	Foreign airlines
Aircraft condition	-	+
Route network	+	+
Flight frequency	-	+
Flight safety	+	+
Service quality	+	+
Tariffs and prices	+	-
Company image	-	+
Ground infrastructure	-	+

Source: completed by the author on [1].

Парк российских авиакомпаний находится не в самом лучшем состоянии, что является основной причиной низкой конкурентоспособности. В этой ситуации у компаний нет иного выбора, кроме как ускорить модернизацию парка. Однако решение проблемы модернизации воздушного движения сейчас во многом определяется таможенной и тарифной политикой государства. До сих пор единственными действиями регламентирующих и контролирующих органов в этом отношении было введение тарифов на импорт или аренду иностранных ВС.

У большинства российских компаний есть единственный доступный способ решения проблемы модернизации парка – покупка отечественного самолета нового поколения, что тоже не просто в условиях слабо развитого рынка лизинговых услуг для дорогостоящих объектов такого рода. В ближайшей перспективе (5-7 лет) это все же положительный тренд, который поможет укрепить позиции России на мировом рынке авиаперевозок и коммерческих авиалайнеров. Иностранные авиакомпании покупают новое поколение ВС и используют без налогов.

По эффективности маршрутов крупные российские авиакомпании не уступают своим западным аналогам. В советское время была построена сеть внутренних маршрутов с пассажиропотоком в 200 миллионов человек (около 140 миллионов), постепенно наращивалось количество аэропортов разного уровня и формировалась сеть внутренних авиалиний [2].

Авиакомпания «Сибирь» имеет крупнейшую сеть национальных маршрутов и поддерживает международные рейсы. Пулково работает в 27 международных направлениях и обслуживает 13 городов СНГ и 30 городов России. На сегодняшний день, авиакомпания Аэрофлот имеет крупнейшую международную сеть, которая сопоставима по количеству маршрутов с крупнейшими авиакомпаниями мира [3].

По количеству еженедельных рейсов наши авиакомпании имеют показатели ниже, чем на западе. Конечно, цифры сильно различаются в зависимости от маршрута, но, конечно, средний трафик низкий. Это в основном

связано с деталями российского внутреннего спроса, когда пассажиры предпочитают цену в определенное время полета. Однако авиакомпании, выполняющие еженедельные рейсы по международным направлениям, уже теряют пассажиров. И это одна из самых прибыльных групп потребителей. Во-первых, приток деловых путешественников происходит круглый год и не зависит от сезонных факторов. Во-вторых, всегда есть место для дополнительного заработка в командировке.

Наземная инфраструктура – еще одна слабость отечественных авиакомпаний. Количество аэропортов значительно сократилось с начала 90-х годов XX в., и сегодня в России 451 аэропорт, 70 из которых являются международными. Технические требования к почвенной инфраструктуре также не являются удовлетворительными [4].

Заключение

Несмотря на положительный рост объема перевозок, на рынке пассажирских перевозок существует ряд внутриотраслевых проблем, связанных как обеспечением устойчивой работы отечественных авиакомпаний, так и с состоянием парка воздушных судов и инфраструктуры.

Отрасль находится в поиске новых подходов к организации транспортного производства, а также устойчивого механизма развития и функционирования, наилучшим образом отвечающего условиям трансформации экономики.

Стабильный рост транспортной доступности и авиационной подвижности населения как важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики, должен стать стратегическим ориентиром и критерием оценки результатов функционирования сферы воздушных перевозок.

Список литературы

1. АвиаСтат: аналитическое агентство [Электронный ресурс]. URL: www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda (дата обращения 25.12.2020).
2. Афанасьев В.Г. К вопросу об участии в международных конвенциях по воздушному транспорту: императивная необходимость или факультатив // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2015. – № 214(4). – С. 16–20.
3. Веселова Е.В. Проблемы и особенности конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок // Мировой опыт модернизации национальных экономик и российская практика: сборник статей. – М.: МАКС Пресс, 2012. – С. 51–59.
4. Ерченко О.А. Повышение конкурентоспособности – ключевая задача развития российских авиакомпаний // Вестник университета. – 2008. – № 11(21). – С. 78-81.
5. Круглова Е.Ю. Прогнозирование рынка гражданской авиатехники // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – №10. – С. 104–115.

References

1. AviaStat: analiticheskoye agentstvo. Available at: www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda (accessed: 25.12.2020).
2. Afanas'ev V.G. K voprosu ob uchastii v mezhdunarodnyh konvenciyah po vozdushnomu transportu: imperativnaya neobhodimost' ili fakul'tativ [To the question of participation in international conventions on air transport: imperative need or effect] // Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoj aviacii, 2015, № 214(4), pp. 16–20.
3. Veselova Ye.V. Problemy i osobennosti konkurentsii na rynke passazhirskikh aviaperevozok [Problems and features of competition in the passenger

air transportation market]. Mirovoy opyt modernizatsii natsional'nykh ekonomik i rossiyskaya praktika: sbornik statey. Moscow: MAKS Press, 2012, pp. 51–59.

4. Yerchenko O.A. Povysheniye konkurentosposobnosti – klyuchevaya zadacha razvitiya rossiyskikh aviakompaniy [Increasing competitiveness is a key task for the development of Russian airlines]. Vestnik universiteta, 2008, № 11(21), pp.78-81.

5. Kruglova Ye.Yu. Prognozirovaniye rynka grazhdanskoy aviatekhniki [Civil Aircraft Market Forecasting]. Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik, 2015, №10, pp. 104–115.

© Калицкий Ярослав Андреевич, 2021 г.