Гусева М.В.
аспирантка кафедры гостиничного и туристического бизнеса
Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова, г. Люберцы
magu20@list.ru

авиационный транспорт России: что в перспективе?

анализ состояния и прогноз развития авиационного транспорта России

Аннотация

В статье сделан анализ состояния и современных тенденций развития авиационного транспорта России с учетом влияния мирового финансового кризиса. Представлены результаты прогнозирования пассажирских перевозок в Российской Федерации на период 2010–2011гг., выполненного с помощью статистического программного пакета Statgraphics.

Ключевые слова: авиационный транспорт, пассажирооборот, парк воздушных судов, кризис, прогнозирование

Отрасль глобальных международных перевозок представляет собой сегодня 32 миллиона рабочих мест и $3,5 трлн (1). Спрос на услуги авиационного транспорта в последние десятилетия стабильно повышается. За последние десять лет количество авиапассажиров выросло на 45% и составило в 2008 г. 2291 млн пассажиров.

Темп развития гражданской авиации (ГА) России почти в три раза превысил международные показатели. Огромную роль в этом среди других факторов играет высокий рост государственных инвестиций в наземную инфраструктуру, объем которых в 2008 г. составил 20 млрд руб., что больше чем в 10 раз превышает уровень 2004 г. Еще одним признаком оздоровления отрасли является сокращение числа авиакомпаний (с 393 – в 1995 г. до 168 – в 2009 г.), их укрупнение, создание альянсов российских авиаперевозчиков. Так как более 55% пассажиров перевозят пять ведущих авиакомпаний России («Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь», «Россия», «Ю Тэйр»), то эта тенденция сохранится.

Динамика пассажирооборота в последние годы

Гражданская авиация РФ после спада, продлившегося с 1991 по 2000 гг., в последние годы демонстрирует интенсивный восстановительный рост. По сравнению с 1991 г., когда наблюдались самые высокие показатели деятельности, количество перевезенных пассажиров сократилось на 48,8% (с 88,2

до 45,2 млн. чел.). Однако по сравнению с 1999–2000 гг., когда наблюдался самый большой спад в перевозках авиационным транспортом, этот показатель вырос более чем в 2 раза (2).

В 2008 г. в гражданской авиации Российской Федерации наблюдался рост годовых объемов авиаперевозок. Услугами российских авиакомпаний воспользовались 49,8 млн. пассажиров, что на 10,46% больше, чем в 2007 г. Динамично развивались как международные перевозки (перевезено 23,6 млн чел., прирост 11,5%), так и внутренние (перевезено 26,2 млн чел., прирост 8,2%), Выросли перевозки почты и грузов. Отечественными авиакомпаниями перевезено 779 тыс. т (+6,4%).

Как следует из данных Транспортно-клиринговой палаты по объёмам перевозок в России по кварталам, наибольший спад произошел в IV квартале 2008 года – более чем на 40% по сравнению с III кварталом этого же года. Но с учётом закономерной сезонности перевозок, реальное снижение объёмов составило не более 20% (по аналогии со сравнением объёмов перевозок I квартала 2009 года и I квартала 2008 года). Анализ сезонных процессов объема авиаперевозок за период 2004–2008 гг., выполненный с помощью профессионального статистического программного пакета Statgraphics (Statistical Grafphics System) Plus for Windows, показал, что сезонность основных показателей деятельности при перевозках авиатранспортом Российской Феедрации носит четко выраженный характер. Больших значений этот показатель достигает в период с октября по май. Минимальный пассажирооборот приходится на февраль, а пик пассажирооборота – на август.

Сравнение динамики по месяцам имеющихся показателей пассажирооборота за последние три года показывает, что месячные объёмы в 2009 г. практически совпадают или очень близки к значениям пассажирооборота соответствующих месяцев 2007 г. Разница при сравнении между годовыми объёмами пассажирооборота 2007 г. и 2009г . с 2008 г. составляет порядка 10%.

> …признаком оздоровления отрасли является сокращение числа авиакомпаний (с 393 – в 1995 г. до 168 – в 2009 г.), их укрупнение, создание альянсов российских авиаперевозчиков

Самолеты отечественного производства

Мировой финансовый кризис, безусловно, отразился на деятельности российских авиакомпаний, в первую очередь, снижением объемов перевозок. Заметный спад начался с ноября 2008 г. и достиг своего максимального значения в феврале – марте 2009 г., когда пассажирооборот сократился более чем на 21% по отношению к соответствующим месяцам 2008 г. (*см. рис. на с.87*). Затем динамика показателя приобрела положительный тренд и в ноябре-декабре 2009 г. обнаружилось его увеличение на 5% и 12% соответственно. Таким образом, несмотря на общее снижение объема авиаперевозок в 2009 г., есть основания полагать, что в последующие годы

этот объем восстановится и начнется постепенный рост.

Для подтверждения этого тезиса выполнено комплексное прогнозирование перевозок авиационным транспортом гражданской авиации РФ на период 2010–2011 гг. в среде Statgraphics Plus 5.1. С целью прогнозирования использовалась интегрированная модель авторегрессии и скользящего среднего, которая в общем виде состоит несезонной и сезонной части. Из полученных прогнозов на 24 месяца с 95%-ми доверительными интервалами следует, годовой объем пассажирских перевозок авиационным транспортом в Российской Федерации в 2010 г. составит 118,08 млрд пасс./км., в 2011 г. – 125,18 млрд пасс./км. Рост российского рынка авиаперевозок в ближайшие годы ожидается на уровне 5–7% в год.

Стремительное увеличение спроса на авиаперевозки сегодня не стало результатом технической революции или появления на российском рынке качественно нового продукта. Около 50% пассажиров перевозятся самолетами отечественного производства предыдущего поколения. До наступления кризиса предполагалось увеличение выпуска самолетов Ил-96, Ту-204/214 и начало производства SSJ-100. Создавшаяся ситуация в значительной степени скорректировала оптимистический прогноз выпуска гражданских самолетов в сторону снижения. Значительно упала и интенсивность эксплуатации воздушных судов отечественного производства.

рост российского рынка авиаперевозок в ближайшие годы ожидается на уровне 5–7% в год

Кризис и убытки

Проводимая в России политика высоких ввозных пошлин на воздушные суда (ВС) заставляет авиакомпании приоб-

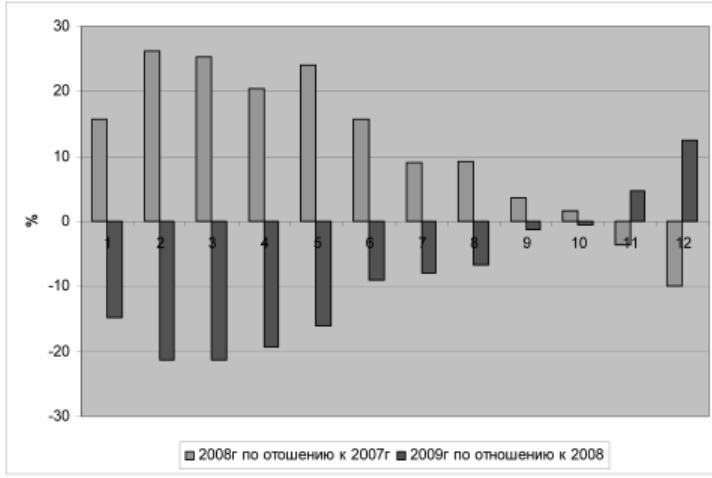


Рис. Динамика объема пассажирских перевозок (пассажирооборот) в 2008 г. по отношению к 2007 г. и в 2009 г. по отношению к 2008 г.

около 50% пассажиров перевозятся самолетами отечественного производства предыдущего поколения

ретать иностранные ВС устаревших модификаций после длительных сроков службы и израсходовавших большую долю ресурса. Более 40% ввезенных в Россию самолетов имеют срок службы свыше 10 лет, 1/3 из них эксплуатируется свыше 20 лет.

И, тем не менее, в последние годы наблюдается значительный рост доли перевозок, выполненных российскими авиакомпаниями на самолётах зарубежного производства. В первом квартале 2009 года доля объёма перевозок на российском рынке, выполненная на воздушных судах зарубежного производства, достигла критического уровня – 73%. Этот факт крайне негативно может сказаться на перспективах развития российской гражданской авиации. С уверенностью можно прогнозировать резкое снижение объёма ремонта для парка ранее выпущенных самолетов и авиационных двигателей. Удельный вес объемов работ, выполненных на отечественных воздушных судах в 2008 г. по сравнению с 2007 г. сократился, а на зарубежных воздушных судах, соответственно вырос на 10,7%.

Безусловно, кризис не мог не сказаться и на финансовых результатах авиационного транспорта России. В 2007 г. прибыль от деятельности основных авиакомпаний составила 2,8 млрд. руб. при уровне рентабельности 1,1%. В 2008г. их суммарные доходы выросли в сравнении с предыдущим годом на 82,2 млрд руб., но при этом и расходы возросли на 96,5 млрд руб. и, следовательно, убыток от деятельности в 2008 г. составил 12,20 млрд руб. при убыточности 3,40%. По предварительным данным результаты деятельности авиакомпаний в 2009 г. также отрицательные, но сумма убытков по итогам года должна сократиться. По итогам первого полугодия от выполнения перевозок пассажиров и грузов на транспортной работе получен убыток 3,8 млрд. руб.

Положительное и отрицательное воздействие кризиса

В целом для развития авиационного транспорта России продолжающийся мировой финансовый кризис имеет как положительные, так и отрицательные стороны. К положительным можно отнести то, что авиакомпаниям приходится разрабатывать и внедрять мероприятия по сокращению внутренних расходов. На авиационных предприятиях сокращаются фонды оплаты труда. На рынке появилось достаточное количество специалистов, ищущих работы и их запросы стали более адекватными. Это в свою очередь повлияло на размер зарплат и социальных пакетов, доля которых существенна в эксплуатационных расходах авиакомпаний (4). Кроме этого, кризис неизбежно ведет к консолидации перевозчиков, усилению роли ведущих авиакомпаний, услугами которых будут пользоваться потоки пассажиров. В конечном итоге это должно отразиться на качестве оказываемых услуг. Такая концентрация также несет некоторые перспективы и для инвесторов.

Что касается отрицательных сторон, то это, *во-первых,* падение спро-

са, который во многом определяется деловой активностью населения, *во-вторых,* возросшие трудности при получении кредитов на финансирование текущей деятельности и развитие предприятий.

Таким образом, российские авиакомпании наравне с зарубежными компаниями в настоящий момент переживают снижение перевозок, которое к III кварталу текущего года должно остановиться и начнется постепенный рост. Восстановлению объемов перевозок должны способствовать такие меры как работа над повышением уровня сервиса, активная работа с пассажирской сетью, оптимизация эксплуатационных расходов. Актуальной становится государственная поддержка в виде регулирования цен на авиатопливо, приведения ценообразования в России к мировому стандарту, предоставления льгот при ввозе иностранной техники, не имеющей аналогов и др.

Литература

1. Доклад IATA на Мировом грузовом симпозиуме. – Бангкок, Таиланд, 2–5 марта 2009.
2. Сборник «Информация о деятельности воздушного транспорта и авиакомпаний России за 2007–2008 годы». – ЗАО «Транспортная клиринговая палата», 2009.
3. Попов Л.А., Егоркина Е.С. Совершенствование способов исследования туристских рынков // Сб. трудов Инженерно-экономического института. – Вып. 4. – М.: Изд-во Россельхозакадемии, 2004.
4. Костромина Е.В. Авиатранспортный маркетинг. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2003. – 384 с.

рп

Guseva M.V.
Post-graduate student, Chair of Hospitality and Tourist Business,
G.V. Plekhanov Russian Academy of Economics, Lyubertsy

Analysis of the State and Forecast of Air Transport Development in Russia

Abstract

The author makes an analysis of the state and current trends in the development of air transport in Russia as the result of the global financial crisis. The article presents the forecast of passenger traffic in the Russian Federation for the period 2010-2011 made by means of Statgraphics statistical software package.

Keywords: air transport, passenger traffic, aircraft fleet, crisis, forecasting