



МАЛЬЦЕВ Андрей Александрович
 Доктор экономических наук,
 профессор, заведующий кафедрой
 мировой экономики

Уральский государственный
 экономический университет
 620144, РФ, г. Екатеринбург,
 ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45
 E-mail: kafedra_meo_usue@mail.ru



МАТВЕЕВА Анастасия Вячеславовна
 Кандидат экономических наук,
 начальник креативного отдела

ОАО «Синтез»
 640008, РФ, г. Курган,
 пр. Конституции, 7
 E-mail: anastasiyamatveeva@gmail.com

Ключевые слова

ВНУТРЕННИЕ АВИАЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЛИНИИ
 ЛОУКСТ-АВИАКОМПАНИЯ
 МИРОВОЙ РЫНОК
 ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

JEL classification

F15, L93

Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста

Аннотация

В статье исследованы основные тенденции глобальной отрасли пассажирских авиаперевозок на современном этапе. Авторами уточнена роль воздушного транспорта как одного из драйверов роста мировой экономики. Отмечено устойчивое увеличение авиапассажиропотока и пассажирооборота, во многом простимулированное развитием низкокзатратных авиакомпаний и превышающее темпы роста мирового номинального ВВП. Проведен анализ детерминант приращения основных показателей деятельности международных авиаперевозчиков. Исследована динамика развития отечественной отрасли пассажирских авиаперевозок. Выделены причины устойчивого роста пассажиропотока на внутренних и международных воздушных линиях России. Установлено, что благоприятные факторы внешней среды и внедрение гибкой бизнес-модели улучшают показатели деятельности авиаперевозчиков.

ВВЕДЕНИЕ

Роль воздушного транспорта в развитии мировой экономики остается неизменно высокой. Темпы роста глобального авиапассажиропотока превышают темпы роста мирового номинального ВВП. Несмотря на «турбулентности», переживаемые авиакомпаниями на стыке 2008–2009 гг., за последние 10 лет произошло 66%-ное увеличение количества пассажиров, перевезенных воздушным транспортом. Феномен стремительного приращения (в 2,3 раза за 2007–2017 гг.) характерен и для пассажиропотока российских авиакомпаний. Применение бизнес-модели лоукост-авиакомпаний, менее подверженной влиянию глобальных экономических кризисов, превращается в значимый фактор ускорения динамики как мирового, так и отечественного пассажиропотока. Целью научной статьи является определение основных тенденций мировой отрасли пассажирских авиаперевозок и выделение факторов, обуславливающих устойчивый рост спроса на ее услуги. Основными задачами, способствующими достижению поставленной цели, являются: изучение динамики основных мировых производственных показателей деятельности авиакомпаний, исследование мультипликаторов их приращения, а также оценка текущего состояния гражданской авиации России.

УТОЧНЕНИЕ РОЛИ АВИАТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ

Процессы глобализации мировой экономики и развития воздушного транс-

порта тесно взаимосвязаны и оказывают друг на друга существенное влияние. Стремительное развитие авиаперевозок приводит к росту мобильности населения и объемов грузовых перевозок, выступая драйвером экономического роста. Воздушный транспорт обладает самой высокой скоростью и мобильностью из всех видов транспорта, а также большой дальностью беспосадочных полетов. Согласно данным Всемирного банка, за 1980–2017 гг. грузооборот воздушного транспорта увеличился в 7,9 раза и составил 212,8 млрд т-км¹, а количество перевезенных пассажиров возросло в 6,4 раза – до 4,1 млрд пасс.²

Развитие мирового транспорта характеризуется бурными темпами роста пассажирских перевозок. По мере развития процессов глобализации резко возрастает мобильность людей. Количество перевезенных авиапассажиров только за 2007–2017 гг. увеличилось в 1,7 раза – с 2,46 до пиковых 4,08 млрд чел., а темпы роста данного показателя практически в 2 раза превышали темпы роста номинального мирового ВВП (табл. 1). Устойчивый рост спроса на воздушные перевозки вызван продолжающимся улучшением глобальных экономических условий. Более низкие тарифы на воздушные перевозки, обусловленные снижением цен на авиатопливо, также продолжали стимулировать рост объема перевозок, хотя и более умеренными

¹ World Bank. Air transport, freight (million ton-km). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>.

² World Bank. Air transport, passengers carried. URL: data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR

International Passenger Air Transportation: Determinants of Explosive Growth

Abstract

The paper examines the main trends in the global passenger air transportation industry. The authors clarify the role of air transport as the driving force of the global economic growth. We also note a steady increase in air passenger traffic and turnover largely stimulated by the development of low-cost airlines. It exceeds the growth rates of world GDP at current prices. The paper provides an analysis of the determinants of the increase in the main indicators of international air carriers' activity. The authors also study the dynamics of the Russian passenger air transportation industry and emphasize the reasons behind a steady growth in passenger traffic on domestic and international flights from Russia. We found that favorable environmental factors and the introduction of a flexible business model improved the performance indicators of air carriers.

темпами по сравнению с 2016 г. Общемировой коэффициент загрузки кресел увеличился на 1,1 процентного пункта и достиг рекордного уровня 81,4%¹.

Глобальное количество вылетов достигло приблизительно 37 млн, а объем пассажирских перевозок в мире, выраженный в коммерческих пассажирокилометрах (КПК), применительно ко всем регулярным рейсам увеличился на 7,6%, достигнув показателя 7,7 трлн КПК². По данному показателю превышен темп роста, достигнутый в 2016 г. – 7,4%. В предстоящие 15 лет Международная организация гражданской авиации (ИКАО) прогнозирует двукратное увеличение количества рейсов и объема пассажирских перевозок. Прогноз основывается на том факте, что более половины из 1,2 млрд туристов, пересекавших международные границы в 2017 г., перевезено воздушным транспортом.

В настоящее время на долю данного вида транспорта приходится около 35% мировой торговли в стоимостном выражении и более 90% трансграничной электронной торговли по схеме «бизнес – потребитель» (B2C). Отрасль авиаперевозок обеспечивает 62,7 млн рабочих мест. По данным на 2017 г., суммарная стоимость ежедневно перевозимых авиатранспортом грузов составляет 17,5 млрд дол. 54% международных ту-

ристов путешествуют воздушным транспортом³.

ДРАЙВЕРЫ РОСТА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Углубившиеся в ходе последних десятилетий процессы интернационализации внешнеторговых, научных, культурных, туристических и иных гуманитарных связей вызвали бум международных пассажирских сообщений. В 2017 г. во всех регионах мира наблюдался существенный рост КПК по сравнению с предыдущим годом, за исключением замедления на Ближнем Востоке. На долю этого региона пришлось 14% КПК, а темпы роста существенно снизились – с 11,8% в 2016 г. до 6,9% в 2017 г. Европа по-прежнему остается крупнейшим международным рынком – на ее долю приходится 37% международных КПК, а рост составил целых 8,1%, что обусловлено улучшением экономических условий в регионе. На втором месте Азиатско-Тихоокеанский регион с долей 29%; рост составил 9,6%, это также второй показатель среди всех регионов⁴.

Что касается внутренних регулярных рейсов, то в 2017 г. рынки в целом выросли на 7,0%, что является улучшением по сравнению с ростом 6,7%, зарегистрированным в 2016 г. Отмечено существенное

¹ Международная организация гражданской авиации. В 2017 г. продолжился рост объема пассажирских перевозок и сохранился устойчивый спрос на грузовые авиаперевозки. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Continued-passenger-traffic-growth-and-robust-air-cargo-demand-in-2017.aspx>.

² Там же.

³ International Air Transport Association. Fact Sheet Industry Statistics. URL: http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-industry-facts.pdf.

⁴ Международная организация гражданской авиации. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Continued-passenger-traffic-growth-and-robust-air-cargo-demand-in-2017.aspx>.

► **Andrey A. MALTSEV**
Dr. Sc. (Econ.), Professor,
Head of Global Economy Dept.

Ural State University of Economics
620144, RF, Yekaterinburg,
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45
E-mail: kafedra_meo_usue@mail.ru

► **Anastasiya V. MATVEEVA**
Cand. Sc. (Econ.), Head of Creative Dept.

ОАО «Sintez»
640008, RF, Kurgan,
Konstitutsii Ave., 7
E-mail: anastasiyamatveeva@gmail.com

Keywords

DOMESTIC AIRLINES
INTERNATIONAL AIRLINES
LOW-COST AIR CARRIER
GLOBAL PASSENGER
AIR TRANSPORTATION MARKET

JEL classification

F15, L93

Таблица 1 – Основные показатели деятельности мировой отрасли пассажирских авиаперевозок и мировой ВВП в 2007–2017 гг.

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Мировой ВВП, трлн дол.	57,86	63,46	60,17	65,95	73,28	74,89	76,99	79,05	74,76	75,85	79,28
Темпы роста мирового ВВП, %	4,3	1,8	-1,7	4,3	3,2	2,4	2,6	2,9	2,8	2,5	3,6
Глобальный авиапассажиропоток, млрд пасс.	2,46	2,49	2,48	2,70	2,86	3,00	3,15	3,33	3,56	3,81	4,08
Темпы роста авиапассажиропотока, %	8,8	1,2	-0,4	8,9	5,9	4,9	5,0	5,7	6,9	7,0	7,0
Коэффициент загрузки кресел, %	77,1	76,1	76,2	78,7	78,5	79,4	79,7	79,9	80,3	80,3	81,4

Составлено авторами по данным Международной ассоциации воздушного транспорта и Всемирного банка*.

* International Air Transport Association. Fact Sheet Industry Statistics. URL: www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-industry-facts.pdf; World Bank, GDP (current US\$). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>.

увеличение спроса в Индии и особенно в Китае, где рост превысил 20,0%. В Азиатско-Тихоокеанском регионе объемы перевозок в 2017 г. увеличились на 10,6%, в то время как в Северной Америке наблюдались более умеренные темпы роста в сравнении с предыдущим годом – 3,8% в 2017 г. [12. Р. 40]. Эти два региона обладают крупнейшими рынками внутренних перевозок: на каждый из них приходится около 41% от объема внутренних регулярных рейсов во всем мире.

В качестве основных драйверов роста глобального авиапассажиропотока можно выделить следующие.

1. *Рост уровня благосостояния.* Высокая мобильность людей начинается с достижения среднего уровня экономического развития [15. Р. 19]. В условиях роста или спада экономики темпы развития пассажирских перевозок, как правило, соответствуют темпам изменения ВВП [9. С. 125]. По данным Международного валютного фонда, номинальный ВВП на душу населения в среднем в мире за 2007–2017 гг. вырос на 21,7% – с 8836,8 до 10751,0 дол. США. За аналогичный период данный показатель для развитых стран увеличился на 9,4%, а для развивающихся – на 67,6%¹.

Высок и коэффициент авиационной подвижности населения развитых стран. Этот показатель характеризует среднее количество авиаперелетов, совершаемых одним жителем страны, и определяется как отношение количества пассажиров, отправленных из аэропортов страны, к количеству населения. Для сравнения: данный коэффициент для США составляет 2,4; для Германии – 2,3; для Великобритании – 2,2.

2. *Снижение цен на авиационное топливо.* Затраты на авиатопливо – одна из крупнейших статей расходов боль-

шинства авиаперевозчиков. Средняя стоимость нефти марки Brent снизилась с 73 дол. за баррель в 2007 г. до 54,2 дол. в 2017 г. [10. Р. 14; 14. Р. 43]. Соответственно значительно сократилась доля топлива в структуре суммарных операционных расходов авиакомпаний: с 28,6% (146 млрд дол.) до 17,3% (130 млрд дол.) в 2017 г.²

3. *Усиление консолидации отрасли.* Обостряющаяся конкуренция выступает драйвером интеграционных процессов, протекающих поэтапно от соглашений о совместной коммерческой эксплуатации авиарейсов (интерлайн, код-шеринг) до резкого увеличения количества сделок по слиянию и поглощению, вступления в глобальные альянсы и формирования транснациональных авиахолдингов. Основная причина формирования альянсов – ожидание синергетического эффекта, т.е. получения большей эффективности от совместной работы, чем могли бы добиться отдельные перевозчики, прежде всего в плане сокращения издержек [11. Р. 37]. Консолидация позволяет авиакомпаниям избавиться от чрезмерной конкуренции, оптимизировать организационную структуру компании, а также укрепить свое положение на рынке. Из главных проявлений консолидационных процессов в отрасли выделим прежде всего оформление к 2000 г. глобальной триады мегаальянсов (Star Alliance, SkyTeam и Oneworld), включающей, по данным на 2017 г., 61 авиакомпанию. Если в 2007 г. на участников альянсов приходилось 46,9% (1 154 млн пасс.) общего количества перевезенных воздушным транспортом пассажиров, то в 2017 г. они контролировали уже свыше 48,6% мирового авиапассажиропотока (1 983 млн пасс.).

4. *Использование новых более гибких бизнес-моделей, таких как низкозатратные (лоукост) авиакомпании.* Темпы роста в сегменте низкобюджетных авиаперевозчиков стабильно опережают среднемировые темпы роста, и принадлежащая им доля рынка неуклонно растет, особенно в странах с формирующейся рыночной экономикой. Их доля в глобальном пассажиропотоке возросла с 17,5% в 2007 г. до 29,3% в 2017 г. За указанный период объемы перевозок авиадискаунтеров в абсолютном исчислении возросли в 2,8 раза: с 431 млн до 1,2 млрд пасс. [13. Р. 36] На долю лоукостеров Европы приходится 33% общего числа пассажиров, перевозимых низкозатратными авиакомпаниями; далее идут Азиатско-Тихоокеанский и Североамериканский регионы с долей 31 и 26% соответственно.

Лоукост-авиаперевозки росли даже в кризисные периоды, чему способствовало увеличение масштабов деятельности за счет усиливающегося спроса на доступные авиаперевозки. К факторам, обеспечивающим их «успешность», отнесем грамотную политику получения дополнительных доходов, оптимизированную структуру операционных расходов с минимальной долей прочих, унифицированный флот, состоящий из преимущественно новых воздушных судов, внедрение современных технологий и применение методов топливного хеджирования [1. С. 20]. Кроме того, бюджетные авиакомпании, создав прецедент финансовой угрозы, «подтолкнули» традиционных перевозчиков к созданию собственных лоукост-подразделений или переходу к гибридной бизнес-модели [3. С. 64].

Мировой опыт подтверждает, что после успешного закрепления на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) доля лоукостеров на международных воздушных линиях (МВЛ) начинает расти опережа-

¹ International Monetary Fund. GDP per capita, current prices. URL: <https://www.imf.org/external/databrowser/NGDPDPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO-ORLD>.

² International Air Transport Association. Fact Sheet – Fuel. URL: www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-fuel.pdf.

ющими темпами. За 2000-е годы свыше половины вновь созданных авиакомпаний, работающих на дальнемагистральных маршрутах, являлись бюджетными. Начиная с 2012 г. ежегодно запускалось в среднем по три дальнемагистральных лоукостера [7. С. 17]. В настоящее время в мире зарегистрирован 21 низкочастотный авиаперевозчик, осуществляющий дальнемагистральные авиaperелеты; они базируются в 17 странах мира и располагают флотом 160 специализированных широкофюзеляжных воздушных судов (ВС)¹. Тем не менее подобный тип перевозчиков отсутствует на крупнейшем рынке пассажирских авиаперевозок – в США. В ноябре 2017 г. анонсирован запуск дальнемагистрального лоукостера на базе американской World Airways уже в I квартале 2019 г. Отметим, что для успешного функционирования дальнемагистральных низкочастотных авиакомпаний критически важно их взаимодействие с аффилированными ближнемагистральными перевозчиками.

РОССИЙСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ: КЕЙС-СТАДИ

2017 г. стал лучшим в истории гражданской авиации России по количеству перевезенных пассажиров. Отечественными авиакомпаниями перевезено 105,1 млн пасс., что является наивысшим показателем за последние 25 лет и на 18,6% больше, чем в 2016 г. (табл. 2). Темп роста пассажиропотока воздушного транспорта России превысил и аналогичный показатель для железнодорожного транспорта (7,8% по итогам 2017 г.). Всего за 2007–2017 гг. количество перевезенных отечественными авиакомпаниями пассажиров увеличилось на 133,0%, превзойдя прирост мирового авиапассажиропотока на 65,9% за аналогичный период. Коэффициент загрузки кресел российских авиаперевозчиков в 2017 г. также обогнал соответствующий гло-

¹ CAPA Centre for Aviation. Longhaul low cost airlines. World Airways to be US' first. <https://centreforaviation.com/insights/analysis/longhaul-low-cost-airlines-world-airways-to-be-us-first-405559>.

бальный показатель на 1,8 процентного пункта и составил 83,2%².

К началу 1990-х годов в СССР существовала развитая система пассажирских авиаперевозок на внутренних воздушных линиях, обеспечивавшая достаточный уровень мобильности населения и транспортную доступность отдаленных регионов [5. С. 66]. Рынок отсутствовал, весь объем перевозок фактически выполняла государственная авиакомпания «Аэрофлот». В 1990 г. было перевезено 138,0 млн пассажиров (в том числе 94,3 млн – отправки по России), из них порядка 10 млн трансферных пассажиров [8. С. 28].

К 2017 г., помимо восстановления показателя пассажиропотока до уровня начала 1990-х годов, воздушный транспорт обеспечил 41,5% общего пассажирооборота всех видов транспорта страны, что в два раза больше, чем в 1990 г. Воздушный транспорт России самостоятельно создает свыше 340 тыс. рабочих мест и более 1 млн рабочих мест в смежных отраслях экономики. Выручка отечественных предприятий гражданской авиации в 2016 г. достигла 1,1 трлн р., что составило 1,5% ВВП страны³.

Российский рынок авиационных пассажирских перевозок характеризуется довольно высоким уровнем концентрации [2. С. 24]. На 5 крупнейших отечественных авиакомпаний в 2017 г. приходилось 65,9% перевезенных пассажиров, что, тем не менее, на 1,5 процентного пункта меньше, чем годом ранее. 35 российских авиакомпаний перевезли 99,3% общего числа пассажиров. Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» в 2017 г. перевезла 32,8 млн пасс., что на 13,3% больше, чем в 2016 г. По данным Росавиации консолидированный по-

² Росавиация. Федеральное агентство воздушного транспорта. Перевозки пассажиров. URL: www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/.

³ Aviation Explorer. Предварительные результаты деятельности ГА РФ в 2017 г. Выдержки из доклада Президента АЭТ В.Н. Тасуна на итоговом годовом собрании 7 декабря 2017 г. URL: www.aex.ru/docs/2/2017/12/11/2694/.

казатель группы компаний «Аэрофлот» составил 50,1 млн пасс. (плюс 15,4% к 2016 г.).

Если в 2009 г. «Аэрофлот» занимал 68-е место в мировом рейтинге по количеству перевезенных пассажиров, то в 2017 г. перевозчик поднялся на 20-е место по данному показателю. В рейтинге крупнейших европейских авиакомпаний по пассажиропотоку «Аэрофлот» с 15-го места в 2009 г. переместился на 7-е в 2017 г. Примечательно, что флот перевозчика – самый «молодой» в мире среди авиакомпаний с парком свыше 100 воздушных судов. Средний возраст составляет 4,1 года. В 2017 г. парк группы увеличился на 40 воздушных судов – до 325 самолетов⁴.

Выручка группы «Аэрофлот» по МСФО за 2017 г. возросла на 7,5% по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. и составила 532,9 млрд р. Выручка от регулярных пассажирских перевозок увеличилась на 5,9% (427,5 млрд р.), что связано с ростом пассажиропотока. На динамику показателя также оказало влияние снижение доходных ставок, прежде всего на международных направлениях, на фоне укрепления курса рубля и соответствующей корректировки валютных доходов. Значительно увеличилась выручка от чартерных перевозок – на 75,2%, до 30,8 млрд р., в том числе в связи с развитием чартерной программы авиакомпании «Россия»⁵.

Объем пассажирских перевозок на международных воздушных линиях в 2017 г. вырос на 32,1%, российские авиаперевозчики обслужили 42,5 млн пасс. (см. рисунок). Темп роста данного показателя за 2007–2017 гг. составил 203,6%. Лидерами по темпам роста количества перевезенных пассажиров стали дочерние авиакомпании крупных туроператоров и чартерные авиаперевозчики, специализирующиеся на популярных туристических направлениях: «Северный

⁴ Аэрофлот – Российские авиалинии. Финансовые результаты по МСФО за 2017 г. URL: <http://ir.aeroflot.ru/ru/novosti/article/56827/>.

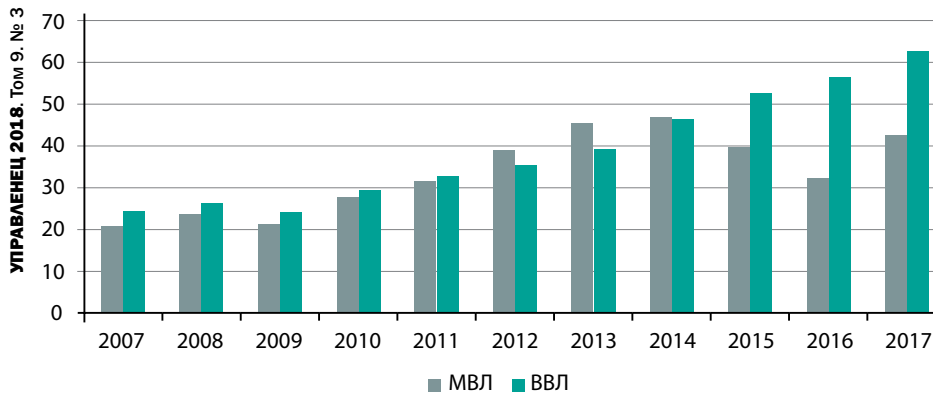
⁵ Там же.

Таблица 2 – Основные показатели деятельности российских авиакомпаний в 2007–2017 гг.

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Количество перевезенных пассажиров, млн	45,1	49,8	45,1	56,9	64,1	74,0	84,6	93,2	92,1	88,6	105,1
Темпы роста пассажиропотока, %	18,7	10,4	-9,4	26,2	12,7	15,4	14,3	10,2	-1,2	-3,8	18,6
Коэффициент загрузки кресел, %	73,1	74,0	74,3	78,2	77,2	78,3	79,5	79,8	79,7	81,1	83,2

Составлено авторами по данным Росавиации*.

* Росавиация. Федеральное агентство воздушного транспорта. Перевозки пассажиров. URL: <http://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>.



Количество пассажиров, перевезенных на внутренних (ВВЛ) и международных воздушных линиях (МВЛ) российскими авиакомпаниями в 2007–2017 гг., млн чел.

Составлено авторами по данным Росавиации // Росавиация. Федеральное агентство воздушного транспорта. Перевозки пассажиров. URL: www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhiro/.

Ветер» – 3,5 млн пасс. (98,4%), «Ай Флай» – 0,7 млн пасс. (84,9%), «Азур эйр» – 3,7 млн пасс. (59,9%), «Роял Флайт» – 1,5 млн пасс. (50,8%).

В связи с укреплением рубля ожидается рост спроса на дальнемагистральные перелеты, что приведет к увеличению количества широкофюзеляжных воздушных судов в парках отечественных авиаперевозчиков. Сейчас данный тип судов наравне с региональными ВС пользуется пониженным спросом по сравнению с узкофюзеляжными самолетами. Российский широкофюзеляжный флот насчитывает всего 82 ВС, большинство которых находится в составе группы «Аэрофлот» и у чартерных авиакомпаний. В 2017 г. доля широкофюзеляжных воздушных судов в числе принятых самолетов составила всего 13%¹.

Положительный результат по итогам 2017 г. зафиксирован и на внутренних воздушных линиях: по данным Росавиации российские авиакомпании перевезли 62,6 млн пасс. (плюс 10,9% к 2016 г.). Темп роста данного показателя за 2007–2017 гг. составил 258,0%, опережая динамику увеличения пассажиропотока на МВЛ. Фундаментом для столь существенного подъема на ВВЛ стало развитие бизнес-модели низкобюджетных авиаперевозок в России. С декабря 2014 г. на российском рынке функционирует лоукост-авиакомпания «Победа», 100%-ное дочернее предприятие «Аэрофлота». В 2017 г. авиаперевозчиком перевезено 4,6 млн пасс., что на 6,9% выше, чем годом ранее. Всего

¹ Авиатранспортное обозрение – деловой авиационный портал. Совокупный российский флот будет расти на 30–40 самолетов ежегодно. URL: <http://www.ato.ru/content/sovokupnyy-rossiyskiy-flot-budet-rasti-na-30-40-samoletovezhedgodno>.

за период коммерческой деятельности низкобюджетная авиакомпания перевезла 12,2 млн пасс., из которых, по данным группы компаний «Аэрофлот», более 1 млн никогда не летали самолетами.

Лоукостер «Победа» оптимизировал процессы наземного обслуживания, сократив возможное время разворота воздушного судна до 20 мин в аэропорту Бегишево, Набережные Челны и до 25 мин во многих аэропортах маршрутной сети, в том числе в базовом аэропорту Внуково. Обеспечить столь быстрый разворот удалось за счет выполнения необходимых процессов обслуживания параллельно, а не последовательно, что никак не сказывается на качестве, но значительно сокращает время обслуживания. Чем выше налет воздушных судов, тем ниже себестоимость летного часа и, соответственно, тем больше дешевых авиабилетов.

В большинстве стран с устоявшейся бизнес-моделью низкозатратных авиаперевозок государство активно поддерживает развитие лоукостеров, рассматривая их в качестве одного из мультипликаторов экономического роста. Формы содействия разнообразны. На начальном этапе необходимо оформление законодательных принципов функционирования данного сегмента национального рынка пассажирских авиаперевозок, с последующим подкреплением правовых инициатив (в зависимости от экономических ресурсов государства) участием в модернизации инфраструктуры аэропортов, используемых авиадискаунтерами, стимулировании обновления парка воздушных судов и пр. Кроме того, постепенно размываются границы между лоукостерами и традиционными авиаперевозчиками. Полносервисные

авиакомпании применяют многие возможности, свойственные низкозатратным, такие как повышение плотности сидений и сокращение питания на борту, а также ищут дополнительные источники дохода от предоставляемых услуг [4. С. 14].

Важную роль во внедрении лоукост-модели в России играют изменения авиационного законодательства. В июле 2017 г. Совет Федерации одобрил поправки в Воздушный кодекс, предусматривающие право авиакомпаний исключать норму о бесплатном провозе багажа, если авиабилет невозвратный. По оценке руководства «Победы», данная мера нужна 40% пассажиров перевозчика – именно такая доля пассажиров отечественного лоукостера летает без багажа. Кроме того, в ноябре 2017 г. вступили в силу поправки в федеральные авиационные правила, согласно которым минимальный вес ручной клади был сокращен с 10 до 5 кг. Данной возможностью сразу воспользовался лоукостер «Победа», аргументируя решение тем, что новые нормы позволят авиакомпаниям снизить тарифы минимум на 20%. Также установлено, что косвенный эффект от конкуренции со стороны авиадискаунтеров приводит к снижению тарифов на маршруте в среднем на 20% [6. С. 85]. Таким образом, дальнейшая модернизация законодательной базы будет стимулировать рост пассажиропотока российских авиакомпаний.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Процессы глобализации мировой экономики подстегивают стремительный рост спроса на международные пассажирские авиаперевозки. На протяжении 2007–2017 гг. темпы роста мобильности населения посредством воздушного транспорта практически в 2 раза превосходили темпы роста мирового номинального ВВП. Среди ключевых драйверов роста глобального авиапассажиропотока авторами выделяются: рост уровня благосостояния, снижение цен на авиационное топливо, усиление консолидации отрасли и внедрение гибкой бизнес-модели лоукост-авиаперевозок. Установлено, что совокупность указанных факторов синергетически улучшает основные показатели деятельности как мировых, так и российских авиаперевозчиков.

В 2017 г. отечественные авиакомпании добились лучшего за последние 25 лет показателя объема пассажирских авиаперевозок. На долю воздушного

транспорта России в настоящее время приходится 2/5 общего пассажирооборота всех видов транспорта страны, что в два раза больше, чем в 1990 г. Поднявшись за 8 лет на 48 позиций мирового рейтинга, крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» вошла в двадцатку мировых авиаперевозчиков-лидеров по показателю пассажиропотока. Авторами отмечается, что после двухлетнего падения наблюдается значительный рост объема пассажирских перевозок на международных воздушных линиях,

катализатором для которого стало восстановление спроса на основных туристических направлениях.

На протяжении последних 8 лет на внутренних воздушных линиях страны также наблюдался стабильный рост пассажиропотока. Фундаментом для его увеличения стало развитие бизнес-модели низкобюджетных авиаперевозок в России. Всего за период коммерческой деятельности низкозатратная авиакомпания «Победа», единственный существующий в настоящее время российский лоуко-

стер, перевезла 12,2 млн пасс., из которых более миллиона прежде не летали самолетами. Сделан вывод, что важную роль во внедрении лоукост-модели играют изменения национального авиационного законодательства. Не менее значимой для дальнейшего роста является последующая модернизация инфраструктуры аэропортов, обеспечивающая критически важный быстрый разворот воздушных судов и максимально высокий налет. ■

Библиографическая ссылка: Мальцев А.А., Матвеева А.В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. 2018. Т. 9. № 3. С. 26–31. DOI: 10.29141/2218-5003-2018-9-3-5.

For citation: Maltsev A.A., Matveeva A.V. International Passenger Air Transportation: Determinants of Explosive Growth. *Upravlenets – The Manager*, 2018, vol. 9, no. 3, pp. 26–31. DOI: 10.29141/2218-5003-2018-9-3-5.

Источники

1. Белоусов А. Лоукост. Сага. Затмение // Эксперт-Урал. 2013. № 9. С. 19–21.
2. Лукьянов С.А. К вопросу о состязательности российских рынков в условиях глобализации (на примере российских авиакомпаний) // Микроэкономика. 2008. № 4. С. 22–27.
3. Мальцев А.А., Матвеева А.В., Тарасов А.Г. Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока // Проблемы современной экономики. 2016. № 1(57). С. 63–68.
4. Рождественская Я. Границы между лоукостерами и обычными авиакомпаниями постепенно исчезают // Коммерсант. 2016. № 219. С. 14.
5. Руппель К.К. Основные индикаторы и проблемы функционирования воздушного транспорта // Вестник Государственного университета управления. 2012. № 7. С. 65–69.
6. Селиверстов Д.А. Эффект входа авиакомпаний-дискаунтеров на рынок гражданских перевозок // Современная конкуренция. 2017. № 2(62). С. 83–95.
7. Семёнов А.А. Развитие бюджетных авиакомпаний в странах Юго-Восточной Азии // Бюллетень транспортной информации. 2013. № 10. С. 14–20.
8. Фрайман А.Б. Система взаиморасчетов: как все начиналось // Гражданская авиация. 2011. № 7(803). С. 28–31.
9. Холопов К.В., Соколова О.В. Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место России на рынках авиауслуг // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 6. С. 119–129.
10. Brueckner J.K., Abreu C. Airline Fuel Usage and Carbon Emissions: Determining Factors // *Journal of Air Transport Management*. 2017. Vol. 62. P. 10–17.
11. Das T.K., Teng B.S. A Resource-Based Theory of Strategic Alliances // *Journal of Management*. 2000. Vol. 26. № 1. P. 31–61.
12. Dunn G. Traffic reaches new heights in 2017 // *Flight Airline Business*. 2018. Vol. 34. № 2. P. 40–41.
13. Ishak S. Low-Cost & Leisure Traffic // *Airline Business*. 2016. Vol. 32. № 5. P. 36–37.
14. Tarry C. Ultra-Long-Haul has Niche Economics // *Flight Airline Business*. 2018. Vol. 34. № 4. P. 42–43.
15. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. Ashgate Publishing, Ltd., 2008.

Источники

1. Belousov A. Loukost. Saga. Zatmenie [Lowcost. Saga. Eclipse]. *Ekspert-Ural – Expert Ural*, 2013, no. 9, pp. 19–21.
2. Luk'yanov S.A. K voprosu o sostyazatel'nosti rossiyskikh rynkov v usloviyakh globalizatsii (na primere rossiyskikh aviakompaniy) [On the Competitiveness of Russian Markets in the Context of Globalization (The Case of Russian Airlines)]. *Mikroekonomika – Microeconomics*, 2008, no. 4, pp. 22–27.
3. Mal'tsev A.A., Matveeva A.V., Tarasov A.G. Loukost-kompanii kak drayver rosta mirovogo aviapassazhiropotoka [Low-Cost Companies as a Driving Force of Growth of the Global Flight Passenger Turnover]. *Problemy sovremennoy ekonomiki – Problems of Modern Economics*, 2016, no. 1(57), pp. 63–68.
4. Rozhdestvenskaya Ya. Granitsy mezhdou loukosterami i obychnymi aviakompaniyami postepenno ischezayut [The Boundaries Between Low-Cost Companies and Ordinary Airlines Gradually Disappear]. *Kommersant Newspaper*, 2016, no. 219, p. 14.
5. Ruppel' K.K. Osnovnye indikatory i problemy funktsionirovaniya vozdushnogo transporta [The Main Indicators and Problems of the Gunctioning of Air Transport]. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta upravleniya – Bulletin of the State University of Management*, 2012, no. 7, pp. 65–69.
6. Seliverstov D.A. Effekt vkhoda aviakompaniy-diskaunтеров na rynek grazhdanskikh perevozok [The Effect of Entry of Discount Airlines to the Civil Transport Market]. *Sovremennaya konkurentsia – Modern Competition*, 2017, no. 2(62), pp. 83–95.
7. Semenov A.A. Razvitie byudzhetykh aviakompaniy v stranakh Yugo-Vostochnoy Azii [Development of Low-Cost Airlines in South-East Asia]. *Byulleten' transportnoy informatsii – Bulletin of Transport Information*, 2013, no. 10, pp. 14–20.
8. Frayman A.B. Sistema vzaimoraschetov: kak vse nachinalos' [System of Settlement Payments: The Beginning]. *Grazhdanskaya aviatsiya – Civil Aviation*, 2011, no. 7(803), pp. 28–31.
9. Kholopov K.V., Sokolova O.V. Sovremennye faktory i tendentsii razvitiya mezhdunarodnykh rynkov passazhirskikh i gruzovykh vozdushnykh perevozok i mesto Rossii na ryinkakh aviauslug [Modern Factors and Trends in the Development of International Air Passenger and Freight Markets and the Role of Russia in Air Services Markets]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik – Russian Foreign Economic Journal*, 2017, no. 6, pp. 119–129.
10. Brueckner J.K., Abreu C. Airline Fuel Usage and Carbon Emissions: Determining Factors. *Journal of Air Transport Management*, 2017, vol. 62, pp. 10–17.
11. Das T.K., Teng B.S. A Resource-Based Theory of Strategic Alliances. *Journal of Management*, 2000, vol. 26, no. 1, pp. 31–61.
12. Dunn G. Traffic reaches new heights in 2017. *Flight Airline Business*, 2018, vol. 34, no. 2, pp. 40–41.
13. Ishak S. Low-Cost & Leisure Traffic. *Airline Business*, 2016, vol. 32, no. 5, pp. 36–37.
14. Tarry C. Ultra-Long-Haul has Niche Economics. *Flight Airline Business*, 2018, vol. 34, no. 4, pp. 42–43.
15. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. Ashgate Publishing, Ltd., 2008.