

Интеграционный потенциал авиатранспортных систем государств-членов ЕАЭС

Научный руководитель – Гайноченко Татьяна Михайловна

Гёзаян Рубен Гагикович

Студент (магистр)

Государственный университет управления, Институт отраслевого менеджмента, Москва,
Россия

E-mail: ruben-96@mail.ru

Изучение интеграционного потенциала Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в части формирования единого воздушного пространства для государств-членов союза представляется актуальным направлением исследований. Более того, именно на микроуровне, т.е. на уровне развития разветвленной системы прямых связей между субъектами авиатранспортного рынка, сосредоточены резервы повышения конкурентоспособности транспортной системы государств-членов ЕАЭС. Следовательно, цель и задачи исследования заключаются в оценке сложившейся системы взаимодействий между авиакомпаниями государств-членов ЕАЭС и ее соответствии потребностям интеграции экономик и народов постсоветского пространства.

Проведенный анализ уровня развития воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС [2] показал, что рынки авиаперевозок государств-членов ЕАЭС испытывают снижение темпов роста объема перевозок пассажиров при увеличении перевозок грузов. Объем рынка воздушных перевозок государств-членов ЕАЭС составляет чуть более 100 млн. человек и 1,37 млн. тонн грузов, из которых на долю России в 2016г. приходилось более 88% перевезенных пассажиров и 94,8% перевезенных грузов в общем объеме работы всех авиакомпаний государств-членов ЕАЭС.

В транспортных системах Казахстана и Кыргызстана воздушный транспорт играет важную роль в обеспечении транспортного обслуживания населения, в то время как транспортная система Белоруссии больше ориентирована на использование наземного транспорта и воздушный транспорт развивается за счет наращивания транзитных низкобюджетных перевозок из регионов России и других государств-членов ЕАЭС с концентрацией воздушных сообщений в аэропорту Минска.

Существенное отличие рынка авиаперевозок Республики Армения заключается в проводимой политике «открытого неба» по отношению к авиакомпаниям из шести стран: РФ, Австрии, Испании, Ирана, Туркменистана и Ирака. Две небольшие национальные авиакомпании максимально чувствительны к колебанию спроса на внешних рынках из-за следующих особенностей внутреннего спроса: во-первых, небольшой численности населения республики; во-вторых, низкого уровня платежеспособного спроса; в-третьих, наличием значительной по численности диаспоры, проживающей за рубежом; в-четвертых, активного развития внутреннего туризма.

Воздушные перевозки между столицами государств-членов ЕАЭС, между столицами и регионами и между регионами государств-членов ЕАЭС имеют разную интенсивность, которая сокращается по мере удаления от столиц и полностью отсутствует между Арменией и Кыргызстаном. Оценка уровня связанности территорий государств-членов ЕАЭС дана в [2].

Основу парка воздушных судов государств-членов ЕАЭС составляют магистральные лайнеры - 552 (80%), из них доля узкофюзеляжных- 463 (84%), широкофюзеляжных - 89 (16%). Региональные воздушные суда представлены самолетами российского, канадского

и бразильского производства, и составляют 127 единиц (18%). На 84,6% (584 единицы) парк воздушных судов государств-членов ЕАЭС принадлежит 114 российским авиакомпаниям. Наиболее молодым парком обладают авиакомпании России со средним возрастом подвижного состава 13,1 лет, а также авиакомпании Казахстана (13,8 лет). Интенсивность использования наличных провозных мощностей - 1 кресло 2,2 - 2,4 раза в день, за исключением авиакомпаний Республики Армения, у которых кресло используется 8,8 раз в день.

Авиационные власти Республики Армения, Кыргызстана, Республики Беларусь и Казахстана не предоставляют особых преференций национальным авиакомпаниям. Однако в Республике Беларусь и Казахстане государство определяет векторы развития отраслеобразующих авиакомпаний и проводит активную политику по защите их интересов. В РФ преференции предоставляются под конкретные обязательства со стороны авиакомпаний, реализуются две программы субсидирования авиакомпаний и осуществляется господдержка отдельных аэропортов.

Небольшая емкость авиарынка, неравномерность распределения населения по территориям, различия в значимости воздушного транспорта в транспортных системах государств-членов ЕАЭС, ограниченные возможности для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов оказывают значительное влияние на уровень кооперации основных хозяйствующих субъектов. Анализ форм кооперации [1] позволяет заключить, что авиакомпании государств-членов ЕАЭС развивают преимущественно только маркетинговые формы кооперации, такие как интерлайн и код-шеринговые соглашения, предполагающие взаимодействия в области продаж авиационных услуг друг друга, оптимизации использования воздушных судов и продвижение национальных брендов за пределы собственной территории. Консолидация по схеме «сетевая авиакомпания + бюджетное подразделение», а также слияния и поглощения характерны только для российских авиакомпаний, в частности ПАО «Аэрофлот». ОАО «А/к Белавиа» имеет интерлайн соглашение с Бельгийской железной дорогой Accessrail.

Низкий уровень платежеспособного спроса, характерный для авиaperевозок всех государств-членов ЕАЭС, будет стимулировать поиск таких форм стратегической кооперации авиакомпаний, как совместные предприятия, альянсы лоукостеров, франчайзинг, а также межвидовые формы кооперации. Например, это возможно через механизм целевого тарифа в рамках стратегического партнерства. Для этого потребуются принципиально изменить подход к оценке эффективности деятельности предприятий воздушного транспорта, принципы и способ управления. Методологической основой определения целевого тарифа может служить концепция экономической оценки транспортного потенциала. Она увязывает финансовые показатели субъектов стратегической кооперации с принимаемыми ими техническими, технологическими, организационно-управленческими решениями [3].

Представляется целесообразным разработать механизм мониторинга тарифов и методики формирования экономически обоснованного уровня себестоимости летного часа базовых типов воздушных судов, эксплуатирующихся на международных и внутренних маршрутах государств-членов ЕАЭС. В целях недопущения дискриминации на данных маршрутах со стороны крупных авиакомпаний необходимо унифицировать методику расчета сокращенной себестоимости и отнесения условно-постоянных расходов на финансовые результаты деятельности авиакомпаний.

Источники и литература

- 1) 1. Гайноченко Т.М. Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств – членов ЕАЭС // Бюллетень транспортной информации. 10. 2017. С. 3-10.

- 2) 2. Гайноченко Т.М. Поликреодичность развития авиакомпаний государств-членов ЕАЭС //Вестник транспорта. 10. 2017. С. 5-8.
- 3) 3. Персианов В.А., Гайноченко Т.М. Латентные источники инвестиций и научно-технического прогресса на транспорте//Вестник университета (Государственный университет управления). М. : Издательский дом ГУУ. 2015. 13. С. 88-95