

Секция «Инновационная экономика и эконометрика»

Система международных авиационных пассажирских перевозок в условиях глобализации экономики.

Матвеева Анастасия Вячеславовна

Аспирант

Уральский Государственный Экономический Университет, Факультет мировой экономики и финансов, Екатеринбург, Россия

E-mail: anastasiyamatveeva@gmail.com

Воздушный транспорт является одной из наиболее быстро и динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе. В настоящее время у многих перевозчиков, достаточно давно функционирующих на рынке, возникает и продолжает развиваться проблема выживаемости, обостряемая конкурентной борьбой за пассажиров между различными видами транспорта, а также приходом, так называемых, бюджетных авиалиний. В таких условиях необходимо серьёзно задумываться о конкурентоспособности данных предприятий и оказываемых ими услуг и возможностях, предоставляемых консолидацией авиакомпаний.

Согласно данным Международной ассоциации авиатранспорта (IATA), в 2011 г. объем пассажирских авиаперевозок вырос на 5,9%. При этом наблюдалось снижение грузовых авиаперевозок на 0,7%. При этом спрос на пассажирские авиаперевозки в 2010 году в Азиатско-Тихоокеанском регионе вырос на 9%, в Европе - на 5%, в Северной Америке - на 7,4%, на Ближнем Востоке - на 17,7%, в Латинской Америке - на 13,2%, в Африке - на 12,2%. Однако в 2011 г. темпы роста спроса на пассажирские авиаперевозки в АТР значительно снизились. Таким образом, данный показатель вырос всего на 4,1%. Безусловно, влияние на снижение темпов роста оказало землетрясение и цунами в Японии. В 2011 году лидерами по темпам роста оказались авиакомпании стран Латинской Америки – 10,2%. В свою очередь спрос на пассажирские авиаперевозки в Европе вырос на 9,5%, в Северной Америке на 4%, на Ближнем Востоке на 8,9%, в Африке на 2,3% [3].

Согласно предварительным данным, опубликованным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), в 2011 году было перевезено приблизительно 2,7 млрд. авиапассажиров, что на 5,1 % больше, чем в предыдущем году.

Безусловно, важным вопросом является масштаб необходимого государственного регулирования отрасли. Положительные результаты дерегулирования авиаперевозок в США в 1978 году позволили рассматривать рынок авиаперевозок как рынок состязательный. Целью программы являлось стимулирование конкуренции, что приводило к снижению входных барьеров, тарифов и лучшему сервису. По оценкам экономистов из Института Брукингса и Университета имени Джорджа Мейсона, благодаря конкуренции на рынке авиаперевозок потребители ежегодно экономят примерно 19,4 миллиардов долларов из-за снижения цен на билеты [2].

Следует отметить, что в 2009 году на долю 10 крупнейших членов Международной ассоциации воздушного транспорта приходилось 25% мирового пассажиропотока. Для

сравнения аналогичная доля мирового рынка контролируется всего четырьмя крупнейшими фармацевтическими компаниями.

Рынок АПП России чрезвычайно динамичен. Начиная с 2000 года после более чем десятилетнего спада объемов пассажирских перевозок наступил период роста, в среднем на $\langle ?xml:namespace prefix = st1 ns = "urn:schemas-microsoft-com:office:smarttags" / \rangle 9-10\%$. За последние пять лет объем перевозок вырос на 60 %, при этом количество перевозчиков постоянно сокращалось. Данная тенденция свидетельствует, с одной стороны, о расширении границ рынка, а с другой — об укреплении рыночных позиций отдельных авиаперевозчиков.

Практически все игроки российского рынка авиационных пассажирских перевозок — и лидеры, и аутсайдеры — «вышли» из «Аэрофлота — Советских авиалиний», единственной авиакомпании страны во времена СССР. После распада единственного государственного авиаперевозчика образовалось 393 авиакомпании, формирование которых происходило, как правило, по территориальному признаку [1].

Всего, по данным Росавиации, в 2011 году российские авиакомпании перевезли 64,122 млн пассажиров, что на 12,6% превышает показатель 2010 года и почти на 28% результаты 2008 года. На международных направлениях количество перевезенных пассажиров увеличилось на 13,2% и составило 31,384 млн чел.

Российский рынок авиационных пассажирских перевозок как результат условий конкуренции характеризуется довольно высоким уровнем концентрации. Следует отметить, что всего лишь на 5 авиакомпаний приходится свыше половины перевезенных пассажиров, а именно — 57,9%. В 2010 году данный показатель составил 52,0%. При этом 35 российскими авиакомпаниями в 2011 году было перевезено 97% пассажиров. Аэрофлот занимает 22,1% рынка.

По итогам 2011 г. лидерами по количеству перевезенных пассажиров стали авиакомпании "Аэрофлот" "Трансаэро" "ЮТэйр" "Сибирь" и "Россия" — их доля в общем пассажиропотоке составила 57,9%. Причем наибольший рост показала авиакомпания "ЮТэйр" — 31,3%.

В уравнении (1) мы рассчитали отраслевой индекс Херфиндаля — Хиршмана, который дает оценку уровня концентрации в отрасли с учетом степени равномерности (неравномерности) распределения рыночных долей между отдельными авиакомпаниями.

$$HHI = \sum S_i^2, \quad (1)$$

где S_i — доля i -го предприятия (в процентах) в общем выпуске отрасли.

Значение индекса составило примерно 806,7. Выявленная величина индекса показывает, что в соответствии с критериями У. Шепарда рынок авиационных пассажирских перевозок России представляет собой неплотную олигополию. Доля четырех крупнейших авиакомпаний составляет 47,7%.

Авиаперевозки — динамично развивающаяся отрасль мирового транспорта. Изменяется не только авиационная техника, но и методы, способы, модели авиационного бизнеса. Уровень взаимодействия авиакомпаний повышается от интерлайн-соглашений о совместной эксплуатации линий, к альянсам. В то же время внедрение новых информационных технологий привело к появлению новых способов и областей сотрудничества и взаимодействия между авиакомпаниями.

Обостряющаяся конкуренция выступает катализатором интеграционных процессов,

начиная от вертикальной интеграции «аэропорт - авиакомпания» и заканчивая стратегическими альянсами на международном уровне. Авиакомпании продолжают заключать код-шеринговые соглашения, приобретать обанкротившихся авиаперевозчиков, вступать в альянсы. В России консолидационные процессы стимулируются государством в рамках проводимой политики по сокращению и укрупнению авиакомпаний.

Основная причина формирования союзов авиакомпаний за рубежом — ожидание синергетического эффекта, т. е. получения большей эффективности от совместной работы, чем могли бы добиться отдельные компании, а также сокращение издержек, что приобретает важное значение в периоды мировых финансово-экономических кризисов и природных катаклизмов. Кроме того, консолидированные авиаперевозчики стремятся достичь эффекта масштаба, в результате которого увеличение масштабов производства продукции ведет к снижению себестоимости продукции (услуг).

Для обеспечения своей конкурентоспособности на внешнем рынке такие российские авиакомпании как "Аэрофлот" и "S7 Airlines" вступили в глобальные альянсы SkyTeam и Oneworld. Идет серьезная работа по консолидации и на внутреннем рынке.

Таким образом, взаимодействие в рамках альянса стало не просто формой интеграции бизнеса, но и необходимым условием существования на рынке в условиях глобализации экономики. Консолидация позволяет авиаперевозчикам избавиться от чрезмерной конкуренции, оптимизировать маршрутную сеть, организационную структуру компании, структуру наземных служб, усилить свои позиции на рынке.

Литература

1. Лукьянов, С.А., Тиссен, Е.В. Рынок авиационных пассажирских перевозок России: квазиконкуренция или...? [Текст] / С.А. Лукьянов, Е.В. Тиссен // «Вопросы экономики». –2007. – 11. – С. 122.
2. Poole, R.W. (Jr.) Airline deregulation: the unfinished revolution [Text] / R.W. Poole (Jr.), V. Butler // Regulation. 1999. Vol. 22, 8. P. 44-51.
3. International Air Transportation Association. 2011 Ends on a Positive Note - Capacity, Economy Loom as Issues in 2012 [Electronic resource]. URL : <http://www.iata.org/pressroom/pr02-01-01.aspx>