

УДК 33

DOI 10.25799/AR.2019.80.1.083

Международный опыт развития низкобюджетных перевозок: инфраструктурные аспекты

Смирнов Олег Аркадьевич

Кандидат физико-математических наук, доцент,
кафедра Высшей математики и естественно научных дисциплин,
Московский финансово-промышленный университет «Синергия»,
125190, Российская Федерация, Москва, просп. Ленинградский, 80;
e-mail: smirnovoleg1952@mail.ru

Чунихин Сергей Александрович

кандидат геолого-минералогических наук, доцент
кафедра бизнес-информатики и математики
Тюменский индустриальный университет
625000, Российская Федерация, Тюмень, ул. Володарского, 38;
e-mail: sergeisa.1979@rambler.ru

Аннотация

Развитие низкобюджетных авиационных перевозок является значимым направлением развития гражданской авиации. В настоящее время в России не созданы условия для развития lowcost бизнес модели. В статье анализируется практика функционирования низкобюджетных авиакомпаний развитых стран, а также условия применения данной модели в России. Рассматривается современное состояние большинства российских аэропортов. Автор отмечает, что на данном этапе развития структура аэропортовой сети в Российской Федерации подверглась незначительным изменениям, наблюдается стагнация авиационных перевозок. Представлена динамика изменения тарифов по основным аэропортовым услугам в графиках зависимости уровня аэропортового сбора от масштаба аэропорта, указывающая на высокую себестоимость услуг, оказываемых небольшими аэропортами, что определяет невозможность без существенных институциональных изменений развития региональной аэропортовой сети за счет прихода на рынок низкобюджетных авиакомпаний.

Для цитирования в научных исследованиях

Смирнов О.А., Чунихин С.А. Международный опыт развития низкобюджетных перевозок: инфраструктурные аспекты // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 1А. С. 801-806.

Ключевые слова

Авиационные перевозки, институциональная среда, аэропортовая сеть, авиационный хаб.

Введение

Развитие рынка авиационных перевозок за счет расширения сегмента рынка low-cost перевозок в странах Европейского союза является весьма успешным опытом развития и формирования региональных транспортных систем. Так, в начале 2000-х годов на рынок регулярных перевозок ЕС вышло значительное количество низкобюджетных авиакомпаний, предоставляющих только один класс перевозок. Указанные процессы привели к значительному увеличению региональных аэропортов, не осуществляющих международные рейсы.

Модель low-cost перевозок была использована эксплуатантами воздушного транспорта для поддержания высокой конкурентоспособности за счет низких цен и, соответственно, снижения затрат за счет продаж билетов через Интернет и придания билетам статуса невозвратных. Так, низкобюджетные авиалинии снижают затраты за счет отказа от полноценной процедуры регистрации пассажиров, развития программ для часто летающих пассажиров, предоставления ряда услуг, включаемых в цену билета. Согласно авиационной статистике ЕС, в среднем низкобюджетный перелет не превышает 800 километров.

Основная часть

Несмотря на то, что региональные аэропорты не могут предоставить полный спектр сервисных услуг наземного обслуживания, за счет незначительного количества предоставляемых слотов (времени на взлет и посадку) реже случаются задержки рейсов по техническим причинам. Также региональные аэропорты позволяют значительно сократить время на обслуживание авиарейса – в среднем с 45–60 минут до 25–35 минут. За счет этого low-cost перевозчики на 30% эффективнее используют воздушные суда. Так, в среднем самолет полносервисной авиакомпании осуществляет 9 перелетов в день между крупными аэропортами-хабами, в то время как воздушные суда низкобюджетных перевозчиков осуществляют 10–12 перелетов между региональными аэропортами. Первым low-cost перевозчиком ЕС является компания Ryanair, составившая существенную конкуренцию авиакомпаниям British Airways и Aer Lingus на перевозках между Англией и Ирландией.

Согласно значительному количеству оценок, повышение пассажиропотока в региональных аэропортах привело к конкуренции между крупными и региональными аэропортами и более эффективному распределению слотов для выгодного использования ресурсов инфраструктуры в сложившейся экономической ситуации.

Наиболее значимым элементом формирования и развития региональной аэропортовой сети является предоставление низкобюджетным авиакомпаниям скидок на сборы и тарифы, при этом утверждение уровня сбора осуществляется государственными регуляторами с целью недопущения дискриминации отдельных авиакомпаний.

Практика функционирования низкобюджетных авиакомпаний в ЕС указывает на то, что в некоторых случаях между аэропортами и авиакомпаниями заключаются соглашения о специальных ценах, которые могут действовать только при выполнении определенных условий, например на обслуживание открываемых маршрутов, или будут устанавливаться в результате переговоров. В этом случае часто такие действия преследуются Еврокомиссией в части нарушения положений ст. 81 и 82 Договора о ЕС, запрещающих создавать дискриминационные условия для отдельных потребителей. Так, Еврокомиссией был рассмотрен случай нарушения

указанных положений Договора авиакомпанией Ryanair, согласно которым авиакомпания предоставляла скидки в размере 2/3 тарифа на обслуживание рейсов.

Таким образом, базовым условием развития низкобюджетных авиаперевозчиков и, как следствие, развития региональной аэропортовой сети служит институционализация предоставления скидок на авиационные сборы, устанавливаемые как тарифным регулятором, так и непосредственно аэропортом. В настоящее время разница в тарифах является нарушением антимонопольного законодательства и, соответственно, отсутствуют возможности развития низкобюджетных перевозок в региональных аэропортах.

Существующая в России аэропортовая сеть включает в себя 71 международный аэропорт и 52 аэропорта (аэродрома) федерального значения.

Состояние большинства российских аэропортов характеризуется следующими данными:

- 62% имеют взлетно-посадочные полосы (ВПП) с искусственным покрытием, при этом 70% объектов введено в строй около 20 лет назад;
- светосигнальным оборудованием оснащено всего две трети аэродромов;
- оборудование аэропортов России на 85% выработало свой срок службы;
- износ основных фондов аэродромной сети в целом приблизился к 80%.

В качестве основной причины создавшегося положения большинство исследователей называют недофинансирование объектов инфраструктуры аэропортов.

По оценкам Министерства транспорта Российской Федерации, для нормального функционирования и развития аэропортовой инфраструктуры в России требуется финансирование в размере 65–70 млрд рублей в год, при этом среднегодовой объем инвестирования не превышает 50% от необходимой суммы.

Особенностью предоставления аэропортовых услуг является то, что существует минимальный объем услуг, без которых прием/выпуск воздушных судов невозможен. Кроме того, при оказании аэропортовых услуг, наряду с нормами международного права, требованиями российского законодательства, Федеральными авиационными правилами (ФАП), операторы аэропортов руководствуется технологическими графиками обслуживания (ТГО), утверждаемыми для каждого типа воздушного судна, а также технологиями обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа, груза и почты.

Оказание потребителям услуг в аэропортах осуществляется в соответствии с утвержденными главными операторами технологиями работ, регулируемыми взаимоотношениями лиц, осуществляющих аэропортовую деятельность, порядок движения спецавтотранспорта по аэродрому, порядок доступа на территорию аэропорта и другое в соответствии с требованиями ФАП и Постановлением Правительства Российской Федерации № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» № 599¹

В некоторых аэропортах разработаны и утверждены должностными лицами главных операторов положения (инструкции) о порядке доступа потребителей к отдельным услугам в аэропорту и выделения слотов в рамках осуществления принципов недискриминационного доступа. Однако эти правила не всегда применяются на практике.

¹ Постановление Правительства РФ от 22 июля 2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» (вместе с «Правилами обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»).

Потребители не всегда имеют доступ к информации о предоставляемых услугах во всех исследуемых аэропортах. Так, не на всех официальных сайтах главных операторов аэропортов в сети Интернет размещены тексты типовых договоров и стандартных соглашений, условия их заключения, перечень услуг, тарифов и сборов, прейскурант тарифов за наземное обслуживание и другая информация в соответствии с требованиями Постановления Правительства Российской Федерации № 599.

В настоящее время структура аэропортовой сети в Российской Федерации подверглась незначительным изменениям. Так, с 2007 по 2016 г. количество аэропортов с пассажирооборотом более 1 млн человек на внутренних регулярных рейсах увеличилось, при этом количество мелких региональных аэропортов с пассажирооборотом от 10 до 30 тысяч человек в год на внутренних регулярных рейсах существенно уменьшилось.

Все это говорит о стагнации авиационных перевозок. Так, в 2011 г. прекратили деятельность 12 региональных аэропортов. При этом налицо существенный диспаритет в устанавливаемых ставках наземного обслуживания, которые в среднем в два раза выше в региональных аэропортах по сравнению с крупными.

Наиболее низкий уровень тарифов обслуживания воздушных судов фиксируется в крупных аэропортах с пассажиропотоком более 300 тыс. пассажиров, самый высокий уровень тарифов характерен для малых аэропортов с ежегодным пассажиропотоком от 1 тыс. до 10 тыс. пассажиров.

Динамика изменения тарифов по основным аэропортовым услугам проиллюстрирована в графиках зависимости уровня аэропортового сбора от масштаба аэропорта (рис. 1).

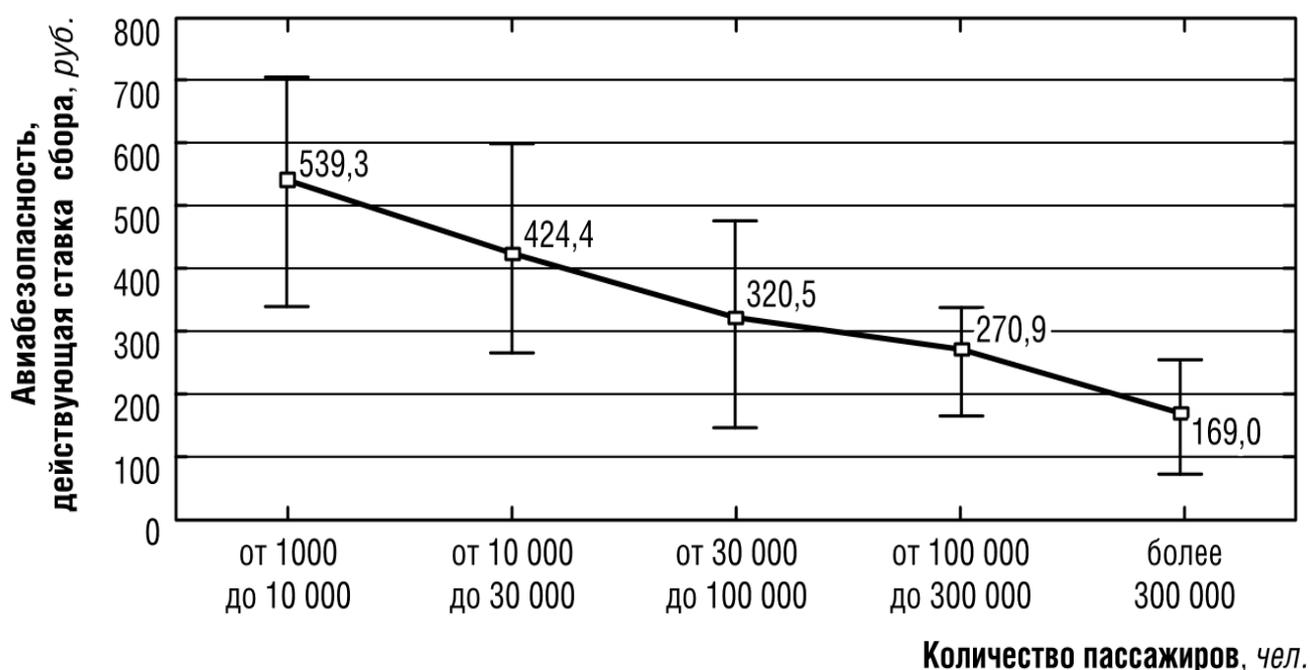


Рисунок 1 – Зависимость ставки тарифа от размера аэропорта

Наблюдаемая динамика может указывать на высокую себестоимость услуг, оказываемых небольшими аэропортами, что, в свою очередь, определяет невозможность без существенных институциональных изменений развития региональной аэропортовой сети за счет прихода на рынок низкобюджетных авиакомпаний.

Заключение

Таким образом, развитие рынка авиационных перевозок за счет расширения сегмента рынка low-cost перевозок является весьма успешным опытом развития и формирования региональных транспортных систем. Большинство российских аэропортов в настоящее время находятся в критическом состоянии. Основной причиной создавшегося положения является недофинансирование объектов инфраструктуры аэропортов. Высокая себестоимость услуг, оказываемых небольшими аэропортами, определяет невозможность без существенных институциональных изменений развития региональной аэропортовой сети за счет прихода на рынок низкобюджетных авиакомпаний.

Библиография

1. Postorino M.N., Barrile V., Cotroneo F. Surface movement ground control by means of a GPSGIS system // Journal of Air Traffic Control. 2006. № 12.
2. Regulation (EC) № 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) № 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airportsю Strasbourg, 21 April 2004.
3. Upham P., Raper D., Thomas C., McLellan M., Lever M., Lieuwen A. Environmental capacity and European air transport: stakeholder opinion and implications for modelling // Journal of Air Transport Management. 2004. № 10.
4. Upham P., Thomas C., Gillingwater D., Raper D. Environmental capacity and airport operations: Current issues and future prospects // Journal of Air Transport Management. 2003. № 9.
5. Константинова Е.В. Глобализационные факторы становления сферы финансовых технологий // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2018. №9. С 248-261.
6. Константинова Е.В. Обеспечение безопасности данных при использовании технологии блокчейн в кластерных и облачных вычислениях // Инновации и инвестиции. 2018. № 12. С. 340-347.
7. Константинова Е.В. Применение нейронных сетей для целей оптимизации состояний биржевой торговли// Инновации и инвестиции. 2018. № 7. С. 254-259.
8. Константинова Е.В. Методы квалиметрической оценки прогнозирования финансовой ситуации на рынках посредством нейронной сети // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2017. Том 7. № 7В. С. 200-208.

International experience in the development of low-cost air transportation: infrastructure aspects

Oleg A. Smirnov

PhD in Physical-Mathematical Sciences, Associate Professor,
Associate professor of the Departments of higher mathematics and natural sciences,
Moscow University for Industry and Finance "Synergy",
125190, 80, Leningradskii av., Moscow, Russian Federation;
e-mail: smirnovoleg1952@mail.ru

Sergei A. Chunikhin

PhD in Geological and Mineralogical Sciences, Associate Professor,
Department of Business Informatics and Mathematics,
Tyumen Industrial University,
625000, 38, Volodarsky st., Tyumen, Russian Federation;
e-mail: sergeisa.1979@rambler.ru

Abstract

The development of low-cost air transportation is an important area of development of civil aviation. Currently, there are not the conditions for the development of low-cost business model in Russia. The article analyzes the practice of functioning of low-budget airlines of developed countries, as well as the conditions of using this model in Russia. The current state of most Russian airports is considered. The author notes that there is a stagnation of air transportation at this stage of development the structure of the airport network in the Russian Federation. The development of the air transport market due to the expansion of the low-cost transport market segment is a very successful experience in the development and formation of regional transport systems. Most Russian airports are currently in critical condition. The main reason for this situation is the underfunding of airport infrastructure. The high cost of services provided by small airports determines the impossibility of the development of the regional airport network due to the entry of low-cost airlines into the market without significant institutional changes. The article also presents the dynamics of changes in tariffs for basic airport services, indicating the high cost of services provided by small airports.

For citation

Smirnov O.A., Chunikhin S.A. (2019) Mezhdunarodnyy opyt razvitiya nizekobyudzhennykh perevozok: infrastrukturnyye aspekty [International experience in the development of low-cost air transportation: infrastructure aspects]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (1A), pp. 801-806.

Keywords

Air transportation, institutional environment, airport network, aviation hub.

References

1. Postorino M.N., Barrile V., Cotroneo F. (2006) Surface movement ground control by means of a GPSGIS system. *Journal of Air Traffic Control*, 12.
2. Regulation (EC) № 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) № 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports, 21 April 2004.
3. Upham P., Raper D., Thomas C., McLellan M., Lever M., Lieuwen A. (2004) Environmental capacity and European air transport: stakeholder opinion and implications for modeling. *Journal of Air Transport Management*, 10.
4. Upham P., Thomas C., Gillingwater D., Raper D. (2003) Environmental capacity and airport operations: Current issues and future prospects. *Journal of Air Transport Management*, 9.
5. Konstantinova E.V. (2018) Primenenie neironnykh setei dlya tselei optimizatsii sostoyanii birzhevoi trgovli [The use of neural networks for the purpose of optimizing the state of exchange trading]. *Innovatsii i investitsii* [Innovations and investments], 7, pp. 254-259.
6. Konstantinova E.V. (2017) Metody kvalimetricheskoi otsenki prognozirovaniya finansovoi situatsii na rynkakh posredstvom neironnoi seti [Methods of qualimetric assessment of forecasting the financial situation in the markets by means of a neural network]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 7 (7B), pp. 200-208.
7. Konstantinova E.V. (2018) Globalizatsionnye faktory stanovleniya sfery finansovykh tekhnologii [Globalization factors of the development of the sphere of financial technologies]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9, pp. 248-261.
8. Konstantinova E.V. (2018) Obespechenie bezopasnosti dannykh pri ispol'zovanii tekhnologii blokchein v klasternykh i oblachnykh vychisleniyakh [Ensuring data security when using blockchain technology in cluster and cloud computing]. *Innovatsii i investitsii* [Innovations and investments], 2, pp. 340-347.