

АВИАПЕРЕВОЗКИ В СИСТЕМЕ ТУРИСТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

Мамраева Динара Габитовна

канд. экон. н. \аук, ассоциированный профессор, доцент кафедры экономики и международного бизнеса КарГУ имени академика Е.А. Букетова, Казахстан, г. Караганда

Air transportation in the system of tourist services: current state of the industry

Dinara Mamrayeva

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Economics and International Business KSU named after academician Y.A. Buketov, Kazakhstan, Karaganda

Аннотация. В статье проведен анализ современного состояния гражданской авиации в мире и в Казахстане, показана роль авиаперевозок в системе туристского обслуживания, определены перспективы их развития, а также изучены стратегии ТНК в сфере авиапассажирских перевозок на основе анализа глобальных стратегических авиационных альянсов.

Abstract. In the article the current state of civil aviation in the world and in Kazakhstan was analyzed, the role of air transportation in the system of tourist services was shown, the prospects for their development, and examines the strategies of TNCs in the field of air passenger transportation based on the analysis of global strategic aviation alliances were determined.

Ключевые слова: туризм; авиаперевозки; туристское обслуживание; коммерческая авиация; стратегические альянсы; SkyTeam; StarAlliance; Oneworld.

Keywords: tourism; air transportation; tourist services; commercial aviation; strategic alliances; SkyTeam; StarAlliance; Oneworld.

В настоящее время мировой парк коммерческой авиации составляет более 27 тысяч воздушных судов. Освоено порядка 1400 регулярных авиационных маршрутов. Ежегодный рост пассажиропотока в последние годы составляет 6-7%; не секрет, что воздушный транспорт сегодня играет важнейшую роль в развитии туризма – среднем в год на авиарейсах перевозится около 1,5 млрд. человек.

Анализ показывает, что наибольшая авиабомбилность наблюдается в Северной Америке, на Ближнем Востоке и Европейском регионе. Далее следует – Россия и Китай. Наименьший уровень авиабомбилности отмечается в странах СНГ (без учета России), АТР (без учета Китая), а также Африке.

Традиционно наибольший объем мирового парка воздушных судов сосредоточен в сетевых

авиакомпаниях. Вместе с тем низкобюджетные авиаперевозчики в последние годы также развиваются достаточно динамично. Одной из последних тенденций стало взаимопроникновение элементов различных бизнес-моделей авиакомпаний, что привело к усложнению их классификации по группам. Основную группу бизнес-моделей составляют сетевые, за ними следуют – лоукосты (низкобюджетные) и туристические. Замыкают представленную классификацию – региональные.

В 2017 году на регулярных авиарейсах было перевезено рекордное число пассажиров – 4,1 млрд., что представляет собой рост на 7 % по сравнению с 2016 годом. Глобальное количество вылетов достигло приблизительно 37 млн., а объем пассажирских перевозок в мире, выраженный в коммерческих пассажиро-километрах применительно ко всем регулярным рейсам, увеличился на 8 %. Европа по-прежнему остается крупнейшим международным рынком – на ее долю приходится 37 % международных перевозок, а рост составил целых 8 %. На втором месте расположился Азиатско-Тихоокеанский регион с долей в 29 %; рост в нем составил 10 %, это второй показатель среди всех регионов [1].

В настоящее время мировые авиакомпании столкнулись с необходимостью вырабатывать новые стратегии развития и роста, повышения качества обслуживания туристов и расширения присутствия на рынке, чтобы как-то справиться с увеличением конкуренции и спроса.

Авиационный альянс – это партнерское объединение авиакомпаний, позволяющее достичь более высокого уровня международного или национального сотрудничества в коммерческих авиаперевозках [2, с. 244-249].

Формирование стратегий альянсов исходит из особенностей функционирования данной формы интеграции. В основе образования альянсов лежат различные причины: экономия на транзакционных издержках; получение доступа к новым знаниям или ноу-хау; стремление авиакомпании сохранить собственные ценные ресурсы, которые в данный момент востребованы не полностью.

Наибольшее значение в авиационном сообществе имеют глобальные альянсы, основными из которых являются SkyTeam, StarAlliance, Oneworld. Самым крупным альянсом авиакомпаний является StarAlliance. Доля альянса по объему перевозок составляет свыше четверти от общемирового.

Сеть совместных маршрутов альянса покрывает 912 аэропортов в 160 странах, а число ежедневных рейсов его авиакомпаний достигает 16500. StarAlliance располагает парком из 2477 самолетов и общим штатом более 280 тыс. служащих.

Если изначально перед альянсом ставилась задача повысить объем перевозок за счет совместного использования кодов авиакомпаний-членов, интеграции программ часто летающих пассажиров и совместного использования помещений для отдыха пассажиров, то теперь в качестве приоритетной рассматривается задача интеграции ресурсов альянса, чтобы за счет снижения издержек повысить показатели рентабельности.

В Sky Team, наряду с Air France, главенствует Delta Airlines. В 2006 году в него вошел «Аэрофлот». На долю этого альянса приходится свыше 19 % общемирового объема авиаперевозок.

В альянсе Oneworld основными игроками являются British Airways и American Airlines. Доля альянса по объему перевозок – свыше 15 %.

Таким образом, три глобальных альянса выполняют почти половину всех мировых пассажирских авиаперевозок, а их доля в доходах превышает 57 %. До недавнего времени ни один перевозчик из стран Персидского залива не был представлен ни в одном из глобальных альянсов, и только арабская авиакомпания «Saudi Arabian Airlines» приняла предложение вступить в альянс «SkyTeam». В 2013 году в «Oneworld» официально вступила национальная авиакомпания Катара «Qatar Airways». В мае 2016 года арабская авиакомпания «Etihad Airways» объявила о создании собственного альянса – Etihad Aviation Group.

В авиационный союз вошли семь перевозчиков.

Казахстанские авиакомпании в настоящее время не состоят ни в одном международном альянсе. Авиакомпания «Air Astana» является полноправным членом Международной ассоциации воздушного транспорта «IATA» и единственной авиакомпанией в Казахстане, которая сертифицирована Европейским агентством авиационной безопасности «EASA» на выполнение технического обслуживания воздушных судов по требованиям «JAR-145».

В Республике Казахстан действует 53 авиакомпании, имеющие сертификат эксплуатанта, свидетельство на выполнение авиационных работ и свидетельство авиации общего назначения. Из них коммерческие перевозки осуществляет 21 авиакомпания. Шесть авиакомпаний - региональные.

Сложные макроэкономические условия, проблемы в финансовой инфраструктуре страны, отголоски девальвационных процессов 2015 года наряду со снижением покупательской способности казахстанцев негативно отразились на балансах авиакомпаний. За 2016 год совокупный убыток отечественных авиакомпаний сложился в размере 20 млрд. тенге. Авиакомпании, выполняющие регулярные рейсы, оказались в наиболее затруднительном положении.

По данным Комитета по статистике, совокупный доход казахстанских предприятий от перевозок воздушным транспортом за 2016 год составил 234 млрд. тенге, при этом 98 % дохода было получено от перевозки пассажиров. По сравнению с 2015 годом показатель вырос на 30%. Международные регулярные рейсы из Казахстана выполняются по 96-и маршрутам: двумя казахстанскими и 25-ю иностранными авиакомпаниями, из них в страны СНГ - 54, в страны ЕС - 12, в страны Ближнего Востока - 15, в страны Азии и ЮВА - 15.

За первое полугодие 2017 года по международным и внутренним перевозкам лидирует авиакомпания «Эйр Астана». Так, доля компании в международных перевозках - 88 %, на втором месте расположился Scat - 12 %. В 2016 году этими авиакомпаниями на регулярных международных авиарейсах было перевезено 1,9 млн. пассажиров. Общий парк воздушных судов в 2016 году составил 885 бортов, что на 27 % больше, чем в 2012 году [3, 21-24].

Ежегодно расширяется сеть маршрутов казахстанских авиакомпаний. На сегодняшний день в Казахстан осуществляют регулярные пассажирские полеты авиакомпании дальнего зарубежья, такие как: «KLM», «Lufthansa», «AtlasJet», «Turkish Airlines», Египетские авиалинии, Южно-китайские авиалинии, Австрийские авиалинии, «AirArabia», «Etihad», а также Чешские авиалинии.

Воздушный транспорт Казахстана сегодня нуждается в дальнейшем качественном обновлении парка воздушных судов, внедрении современных технологий и дооснащении наземной инфраструктуры, улучшении организации работ по обслуживанию пассажиров и самолетов.

Важнейшим аспектом будущего казахстанской авиации также является и то, что наша страна пытается активно включиться в общемировую тенденцию - «зеленую авиацию», так как сегодня вопрос экологической безопасности стоит очень остро и требует приложения усилий от многих стран. Разрабатывая новые концепты, решается, в первую очередь, вопрос экологии, а, во-вторых, реализуются идеи обеспечения большей комфортности будущих пассажиров самолетов.

Список литературы:

1. Обзор рынка авиаперевозок [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://uacrussia.ru/upload/iblock/9f3/9f381b3b71c64fc49e94e91076549c2d.pdf> (Дата обращения: 19.09.2018 г.)
2. Walulik J. At the core of airline foreign investment restrictions: A study of 121 countries //

Transport Policy. – 2016. – Т. 49. – С. 234-251.

3. Аналитический обзор Kursiv Research «Гражданская авиация в РК: острые вопросы и сложные ответы». – Астана: изд-во «Kursiv Research», 2016. – 36 с.