

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
ФГБОУ ВПО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»
«АВИАЦИОННО-ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛЕДЖ»

Специальность: 100120 «Сервис на транспорте (воздушном)»

Цикловая комиссия №5 «Сервис на транспорте»

«ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ»

Руководитель ЦК №5 «С на Т»

_____А. А.Фролов

«___»_____2018 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ (ДИПЛОМНАЯ) РАБОТА

Тема: **«Современные авиакомпании Российской Федерации и тенденции их развития»**

Руководитель: **Чугунова Светлана Александровна** – преподаватель ЦК №5

Исполнитель: **Петрова Дарья Михайловна**

Группа: 604 очной формы обучения

Санкт-Петербург

2018г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ……2
ВВЕДЕНИЕ……..3
ГЛАВА 1. Российские авиакомпании на мировом рынке транспортных услуг……..5
1.1. Состояние российского рынка воздушных перевозок …….....5
1.2.Направления и перспективы развития российского рынка авиаперевозок …….7
1.3. Нормативно правовые документы, регламентирующие деятельность эксплуатанта воздушного судна…….8
1.4. Выводы……10
ГЛАВА 2. Проблемы конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном транспортном рынке ……11
2.1. Факторы, определяющие конкурентоспособность авиакомпаний …...11
2.2.Крупнейшие авиакомпании России, способные конкурировать на мировом рынке транспортных услуг……13
2.3. Тенденции развития отечественных авиакомпаний……...…14
2.4. Выводы……18
ГЛАВАЗ.Основные показатели работы гражданской авиации России……..……...21
3.1. Показатели работ по видам сообщений…..…….21
3.2. Результаты деятельности гражданской авиации …….....26
3.3. Пути повышения конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном рынке на примере ПАО «Аэрофлот»…….27
3.4. Выводы……34
ЗАКЛЮЧЕНИЕ…….….35
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ……...38
ПРИЛОЖЕНИЯ…...……..40

ВВЕДЕНИЕ

В последние годы для авиатранспорта России характерен рост объемов перевозок, рынок авиаперевозок России становится более привлекательным.

Однако, чем активнее растет спрос на услуги воздушного транспорта, тем стремительнее отрасль воздушных перевозок приближается к той критической черте, за которой дальнейшее ее развитие станет невозможным без качественных изменений практически во всех сферах деятельности.

Назрела необходимость в переоснащении современными воздушными судами, развитии наземной инфраструктуры, совершенствовании законодательной базы, внедрении современных информационных технологий. Требуется ускорять процессы консолидации отрасли, оздоровлять инвестиционный климат, устранять излишние административные барьеры.

Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года, одобренная на заседании Госсовета в октябре прошлого года, уделяет воздушному сообщению особое внимание. В ней отмечается, что конкурентоспособность авиационного транспорта на внутреннем рынке будет определяться соотношением экономически оправданного тарифа и платежеспособности пассажиров. На международных же перевозках определяющими факторами конкурентоспособности российских воздушных перевозок будут соответствие авиатехники международным стандартам и высокое качество предоставляемых авиакомпаниями услуг.

Сегодня внешний рынок имеет больший потенциал, нежели внутренний. Географическое положение России способствует «связыванию» потоков Европы и Азии. Рост деловой активности в России, дальнейшая интеграция в международную систему деловых, политических, социальных

отношений будут способствовать увеличению пассажиропотока в Европу и Россию.

Несмотря на все успехи отечественных авиаперевозчиков, на сегодняшний день – это компании среднего бизнеса по мировым стандартам. Объемы их деятельности отличаются от ведущих международных перевозчиков в десятки раз.

Высокую эффективность демонстрируют, в основном, ведущие отечественные перевозчики. В то время как показатели совокупной деятельности всего сектора остаются незначительными.

Поэтому повышение конкурентоспособности и эффективности российских авиакомпаний – это необходимое условие для успешной интеграции России в мировую индустрию авиаперевозок.

А значит, для будущего развития и для поддержания высоких темпов роста российским компаниям необходимо соблюдать качество авиаперевозок на том же уровне, что и качество услуг их мировых конкурентов при сохранении среднерыночных тарифов.

Важнейшим условием успешной деятельности современных авиакомпаний является обеспечение высокой эффективности процессов управления авиаперевозками. В настоящее время системы управления авиаперевозками представляют собой сложные иерархические системы с территориально распределенной структурой ее отдельных функциональных звеньев, имеющих различную природу протекающих в них процессов – технических, экономических, финансовых, информационных, социальных, а для международных авиакомпаний еще и политических. Эффективное управление такими системами представляет собой отдельную и чрезвычайно сложную проблему, для решения которой привлекаются самые современные достижения маркетинга, теории организационных систем, методы математического моделирования и прогнозирования в сочетании с широким использованием компьютерных информационных систем.

ГЛАВА 1. Российские авиакомпании на мировом рынке транспортных услуг

1.1. Состояние российского рынка воздушных перевозок

Сфера авиаперевозок находится в тесной взаимосвязи с уровнем развития, динамикой и состоянием национальной экономики. При этом, как правило, авиатранспортный рынок и национальная экономика показывают однонаправленную динамику изменений, хотя несомненно, что на состояние авиатранспортного рынка, помимо фундаментальных макроэкономических факторов, оказывают влияние и другие факторы (развитие технологий, государственная политика в сфере воздушного транспорта, развитие конкуренции и рыночных механизмов и т.д..

В настоящее время на авиатранспортном рынке РФ идет активный восстановительный рост: 11 месяцев подряд (с октября 2016 по август 2017 гг.), несмотря на сокращение реальных доходов населения в 2014 – 2016 гг. и, в настоящее время, незначительные темпы позитивных изменений в состоянии экономики, российская ГА демонстрирует впечатляющий рост воздушных перевозок (в среднем +21,2 %, в пасс-км за период октябрь 2016 – август 2017 гг.). В первом полугодии 2017 года достигнут рост воздушных перевозок на уровне +23% в пасс-км (по МВЛ +35%, по ВВЛ +11%).

Отчасти высокие показатели темпов роста авиатранспортного рынка обусловлены эффектом низкой базы 2015-2016 гг., когда наблюдался интенсивный спад перевозок в сегменте международных воздушных линий (МВЛ). Это в значительной мере объясняет сегодняшние высокие темпы восстановительного роста на МВЛ (посткризисный «отскок»). По

информации, исходящей от операторов туристического рынка, интенсивность заказов и бронирования со стороны клиентов, осуществляющих авиаперелеты с целями туризма и отдыха, выросла в разы в сравнении с показателями 2016 г. Летний сезон 2017 г. проходил под знаком высокого спроса на недавно «вновь» открытую Турцию и значительно возросшего потока россиян на зарубежные курорты, что обеспечивало рост производственных показателей российских авиакомпаний.

При этом авиакомпании - лидеры российского рынка на выходе из кризиса в условиях быстро восстанавливающегося спроса смогли в значительной мере стабилизировать свое финансовое положение, в период провала спроса оперативно выводя из парка избыточные провозные емкости и затем оперативно переходя к их росту.

Однако не все справились с поддержанием платежеспособности в условиях драматических перепадов спроса, как это видно из ситуации с «ВИМ-Авиа», которую подвела азартная погоня за бурно восстанавливающимся спросом: в начале 2016 года парк авиакомпании состоял из 10 воздушных судов (ВС) Boeing 757-200 и Airbus A319, к середине 2017 года он вырос до 27 типов и модификаций Boeing и Airbus. При этом менеджмент авиакомпании не справился с обеспечением интенсивной эксплуатации своего почти в 3 выросшего парка: месячный налет на среднесписочное ВС в 1 квартале 2017 года снизился до 144 часов (252 часа в 1 квартале 2016 года), во втором квартале 2017 года составил 202 часа (313 часов во втором квартале 2016 года). Одновременно ухудшилась загрузка рейсов: в первом полугодии 2017 года средняя занятость кресел на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) составила 58,8% против 65% в первой половине 2016 г., аналогично на международных воздушных линиях (МВЛ) средняя занятость кресел в первом полугодии 2017 года составила 80,3% против 84% в первом полугодии 2016 г. Это неизбежно повлекло негативные финансовые последствия: не располагая достаточными финансовыми

резервами, авиакомпания уже в III квартале 2017 года не смогла стабильно финансировать свою операционную деятельность.

Возникшая ситуация требует внесения необходимых дополнений в нормативную базу регулирования деятельности авиаперевозчиков, в части оперативного учета регулятором факторов рисков ухудшения их финансового состояния (п. 96 ФАП-246).

1.2. Направления и перспективы развития российского рынка авиаперевозок

Прибыль авиакомпаний растет, считают в IATA, благодаря не только росту числа пассажиров. Увеличивается и объем грузоперевозок. Например, численность пассажиров выросла на 7,5%, а объем грузоперевозок – на 9,3%. Оба показателя, сообщает агентство UPI, продолжат рости, но его темпы несколько замедлятся: до 6 и 4,5% соответственно.
Отечественная авиация поддерживает рост количества авиаперевозок в стране, которые опережают темпы экономического роста экономики и темпы роста объемов перевозок авиации в мире.

Данные прогнозы показывают, что к 2030-му году будет утроен объем грузовых и пассажирских авиаперевозок. Также рост обусловлен тем что устаревшие самолеты будут сняты с рынка российских авиаперевозок, а вместо них будет поставлено около 2500 единиц новых. Пассажирооборот в России в 2030 г. может составить около 630 млрд. пкм. Это может быть связано с тем, что российские авиакомпании будут производить больше перевозок, из-за спроса на авиацию. Грузооборот увеличится, когда российские авиакомпании выйдут в мировой рынок. Для увеличения спроса на грузовые авиаперевозки, необходимо развивать российскую экономику.

Воздушный транспорт имеет огромное значение в перевозке грузов и

пассажиров. Количество перевозок пассажиров увеличивается, однако отечественный рынок авиаперевозок еще не поднялся до того уровня, который был в 1990-х года. Отечественная авиация поддерживает рост объемов авиаперевозок в стране. Предполагается, что рост авиаперевозок с 2015-2030 будет составлять 6-8% за год.

1.3.Нормативно правовые документы, регламентирующие деятельность эксплуатанта воздушного судна

Эксплуатант- гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законодательном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Его деятельность регулируется государственным законодательством и международными договорными обязательствами РФ.

Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

Международная и внутригосударственная правовые системы воздушных сообщений ГА предусматривают установление норм правоотношений между субъектами, использующими, эксплуатирующими или обслуживающими воздушные суда.

Правовая система воздушных сообщений ГА и авиакомпаний состоит из трех уровней: международный; государственный; корпоративный.

Международная правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разрабатываемыми на основе международного права, международного воздушного права, многосторонних и двусторонних договоров, например международные конвенции такие как Варшавская, Чикагская и иные конвенции, международных стандартов и рекомендаций

Международной организации ГА «ИКАО» и других международных авиационных организаций.

Государственная правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разработанными на основе Воздушного законодательства РФ, которое состоит из Воздушного Кодекса РФ (ВК РФ), федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, федеральных правил, федеральных авиационных правил (ФАП), к примеру, таких как ФАП №246 от 13 августа 2015г. «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям Федеральных авиационных правил», Приказ Минтранса России от 23 декабря 2009г. №249 об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», Приказ Минтранса России от 31 июля 2009г. №128 об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», ФАП №82 от 28 июня 2007г. «Общие правила воздушных перевозок пассажирова, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ,

Корпоративная правовая система авиакомпании определяется документами, разработанными эксплуатантом и согласованнами с Воздушным законодательством РФ.

Деятельность авиакомпаний осуществляется на основе правовых норм Международного воздушного права, Воздушного законодательства РФ и непосредственно на основе нормативных организационных, инструктивных, руководящих корпоративных документов самого эксплуатанта. Состав и

количество этих документов может быть различным, но они составляют нормативную и организационно-распорядительную систему, обеспечивающую эффективную деятельность авиакомпании, содержат планы перспективного развития конкретного эксплуатанта, а также обеспечивают безопасность, регулярность, пунктуальность и качество обслуживания авиаперевозок.

Состав, а главное, содержание этих документов отвечает требованиям, предъявляемым к ним со стороны государственных и межгосударственных правовых и организационных систем. Основной состав этих документов: Устав авиакомпании; Планы развития (стратегический, тактический, опреативный); Правила воздушных перевозок; Руководство по эксплуатации; наставления, стандарты авиакомпании; Технологии по организации производства; Инструкции по выполнению работ; Положения о подразделениях и отделах; Должностные инструкции.

1.4. Выводы

В настоящее время достичь желаемого уровня без решения проблем, с которыми сталкиваются российские перевозчики (в том числе устаревший парк самолетов (большая часть самолетного парка экономически неэффективна); высокая стоимость ГСМ; отсутствие хабов (и современных аэропортов); имидж российских авиаперевозчиков и страны в целом в глазах иностранцев) практически невозможно. Инвестиции направляются российскими авиакомпаниями в основном на модернизацию устаревшего авиапарка, а для осуществления в будущем технологического прорыва авиакомпаниям необходимы масштабные финансовые вложения в НИОКР. Большинство проблем могут быть решены только при поддержке государства.

ГЛАВА 2. Проблемы конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном транспортном рынке

2.1. Факторы, определяющие конкурентоспособность авиакомпаний

Преобладание направления пассажирских перевозок в авиационном транспорте (по сравнению с морским транспортом), сложность авиационной техники (по сравнению с техникой, эксплуатирующейся в железнодорожном сегменте), в свою очередь, определяют факторы конкурентоспособности авиакомпаний, а также выступают причинами их отличия от факторов конкурентоспособности в других видах транспорта. В качестве основных таких факторов можно назвать: создание и продвижение на рынке бренда авиакомпании; высокий уровень показателя безопасности полетов; наиболее оптимальное соотношение показателей цена/качество; уровень сервиса, предоставляемого на борту; уровень внедрения новых IT-технологий и др. Ряд факторов в оценке конкурентоспособности авиакомпаний совпадает с факторами оценки конкурентоспособности компаний других видов транспорта.

Учитывая сложность современной авиационной техники, роль технологического фактора в повышении конкурентоспособности авиаперевозчиков неуклонно растет на протяжении десятилетий. Этот аспект в деятельности авиакомпаний приобрел большую значимость в сравнении с другими транспортными отраслями, такими, например, как автомобильный и железнодорожный. На способность авиаперевозчика соперничать на международном рынке значительно влияют его возможности по обновлению парка, по повышению уровня сервиса на всех этапах перевозки, по наличию современных средств связи и т.д. В связи с тем, что во многих регионах мира международные полеты по- прежнему регламентируются двусторонними

соглашениями, которые ограничивают конкуренцию, но защищают перевозчика той или иной страны, в последние 10 лет одним из факторов конкурентоспособности стала развитая сеть партнеров авиакомпании на международном рынке.

Традиционными составляющими конкурентоспособности авиаперевозчиков являются: качество воздушной техники (возможность в рамках заявленного расписания перевозить пассажиров между указанными пунктами, качество внутреннего оформления салона); уровень тарифов на перевозку; уровень обслуживания пассажиров на борту; количество направлений и частота полетов, по которым выполняет полеты авиакомпания. В системе характеристик, которые 15 определяют конкурентоспособность авиаперевозчика на рынке, в последнее десятилетие встречаются все более различные маркетинговые инструменты, которые дают возможность расширения партнерства с другими авиакомпаниями, в частности код-шеринг, соглашения о блоках мест, соглашение о совместной эксплуатации авиалиний и др.

Авиатранспортные услуги являются стратегической отраслью экономики, поэтому конкуренция авиаперевозчиков на международных направлениях определяется рамками авиационного законодательства государств, которые регулируют правила полетов, а также отвечают за безопасность полетов в своем воздушном пространстве. Крушение пассажирских самолетов в мирное время может серьезно повлиять не только на экономические, но и на политические отношения между странами. Законодательство по международным полетам строилось на понятии суверенитета – государство де-факто и де-юре контролирует свои границы (сухопутные, морские, в воздушном пространстве).

2.2. Крупнейшие авиакомпании России, способные конкурировать на мировом рынке транспортных услуг

В целом, можно сказать, что ведущие российские компании по отдельным показателям не уступают своим мировым коллегам. Например, "Аэрофлот" занимает 73 место в рейтинге «Самые безопасные авиакомпании мира 2018» от Jacdec, а "S7 Airlines" в этом же рейтенге занимает 95 место.
Jacdec - немецкая аудиторская компания, которая занимается составлением перечня самых безопасных авиакомпаний уже в течении 14 лет и её рейтинг - это один из лучших инструментов сравнения авиаперевозчиков по безопасности полетов.

Также С 2013 по 2017 год «Аэрофлот» завоевывает гран-при в номинации «Лучшая авиакомпания Восточной Европы» и 30 место в рейтинге «Лучших авиакомпаний мира 2017».
Однако, несмотря на все успехи отечественных авиаперевозчиков, на сегодняшний день - это компании среднего бизнеса по мировым стандартам. Объемы их деятельности отличаются от ведущих международных перевозчиков не в разы, а в десятки раз.

Высокую эффективность демонстрируют в основном ведущие отечественные перевозчики. В то же время показатели совокупной деятельность всего сектора остаются незначительными. Для большинства российских компаний этот рынок недоступен. Мало того, что их деятельность осуществляется в рамках межправительственных соглашений, так и по своей конкурентоспособности они сейчас не соответствуют мировому уровню.

Поэтому повышение конкурентоспособности - это необходимое условие для успешной интеграции России в мировую индустрию авиаперевозок. А значит, для будущего развития и для поддержания высоких

темпов роста российским компаниям необходимо соблюдать качество авиаперевозок на том же уровне, что и качество услуг их мировых конкурентов при сохранении среднерыночных тарифов.

Таблица 1. Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке

Параметры	**Российские авиакомпании**	**Иностранные авиакомпании**
Состояние авиапарка	-	+
Маршрутная сеть	+	+
Частота рейсов	-	+
Безопасность полетов	+	+
Качество сервиса	+	+
Тарифы и ценовые характеристики	+	-
Имидж компании и ее маркетинговая политика	-	+
Наземная инфраструктура	-	+

Авиапарк российских перевозчиков находится в критическом состоянии, и эта одна из главных причин их низкой конкурентоспособности.

2.3. Тенденции развития отечественных авиакомпаний

Тенденции развития отечественных авиакомпаний связаны, прежде всего с переориентацией с внутренних на внешние авиаперевозки, что

является результатом политических и экономических изменений в стране, когда население страны предпочитает отдыхать не в Сочи, а в уже на Кипре или в Египте. Выбор же авиатранспорта продиктован в большинстве случаев ситуацией в уже упомянутом железнодорожном транспорте, чьи услуги и на рынке международных перевозок стали значительно дороже авиационных. Зависимость некоторых авиакомпаний от международного рынка на сегодняшний момент стала столь велика, что даже при падении рубля авиакомпании вынуждены для сохранения клиентов продавать билеты по докризисному курсу. Региональные же авиакомпании, полностью занятые на внутренних авиаперевозках, своей целью видят сохранение достигнутых в 1994-1995 годах объемов перевозок, тем более, что у них появился неожиданный конкурент в виде Министерства обороны, которое стало сдавать в наем свою авиатехнику, что позволило потребителям снизить себестоимость авиаперевозок по сравнению с гражданскими авиакомпаниями.

Отечественный воздушный транспорт является одним из крупнейших в мире авиаперевозчиком пассажиров и все больше набирает вес во внутренних грузо- и пассажироперевозках. Его роль для северных районов азиатской части России трудно переоценить, так как для большинства жителей этого региона воздушный транспорт является чуть ли не главным средством передвижения. В современной России воздушный транспорт является третьим видом транспорта по перевозке пассажиров и почти отсутствует на рынке грузоперевозок (0,04%[33]), занимаясь в основном почтой и срочными грузами. Свое решающее слово воздушный транспорт говорит при перевозках грузов и пассажиров на дальние расстояния, которые при современных экономических условиях встали по себестоимости на один уровень с железнодорожным транспортом.

Авиапромышленность России является одной из тех немногих отраслей отечественной промышленности, чей потенциал не уступает, а в некоторых аспектах превосходит зарубежный. Однако из-за нерационального

налогообложения продукция российских авиастроителей стала недопустимо дороже своих зарубежных аналогов, что делает отечественные самолеты неконкурентоспособными на отечественном рынке. Подобный застой в отечественной авиапромышленности ведет к постепенному отставанию отрасли и распаду ряда крупнейших передовых авиазаводов страны.

Самое популярное в России семейство — среднемагистральные Airbus 320 (A320, A319 и A321): в стране разрешено летать 249 таким самолетам. На втором месте с 203 бортами семейство среднемагистральных Boeing 737, полеты которых недавно просил приостановить Межгосударственный авиационный комитет (МАК)

Дальнемагистральных самолетов, согласно нашим данным, в России всего 130 штук, из них 76,6% — модели Boeing 747, 767 и 777. Определения среднемагистрального самолета в российском законодательстве нет. В мире к этой категории принято относить машины с дальностью полета свыше 2,5 тыс. км. Дальнемагистральными в России считаются машины с дальностью полета больше 8 тыс. км. Лидером среди самолетов, летающих по маршрутам средней протяженности, в России стал Airbus Самолеты двух компаний занимают 61,7% российского парка,14,3% — другие зарубежные самолеты (Embraer, Bombardier, De Havilland Canada, Let, ATR).

На самолеты отечественного производства приходится всего 24% совокупного парка российских перевозчиков. Причем на современные образцы — Ан-148, Ту-204, Ту-214 и Sukhoi Superjet — только 6,3%. Остальные 17,7% — старые модификации «Ан», «Ту» и «Як», большинство которых летали еще в СССР. Но в объеме пассажирских перевозок доля этих машин менее 5%

Из советских самолетов больше всего в парке авиакомпаний Ан-24 — 67 машин. Турбовинтовой пассажирский самолет для линий малой и средней протяженности был разработан Конструкторским бюро (КБ) Антонова в конце 1950-х годов. Максимальная вместимость — до 52 пассажиров.

Также на заводе уже собран фюзеляж третьего самолета МС-21-300, ведется сборка отсеков и агрегатов четвертой машины. Также идет изготовление деталей и узлов самолета. Первый МС-21-300 проходит летные испытания на аэродроме в подмосковном Жуковском. Самолет для статических испытаний проходит тестирование в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ). Всего в испытаниях будет задействовано четыре новых самолета МС-21-300.

Ближнесреднемагистральный МС-21 рассчитан на перевозку до 211 пассажиров. По летно-техническим характеристикам и экономическим показателям он превосходит существующие аналоги. В своем рыночном сегменте будет конкурировать с самолетами Boeing и Airbus.

Также намечено увеличение парка воздушных судов по группе "Аэрофлот", которое должно составить примерно 44 ВС и довести общую численность флота группы почти до 350 ВС. В 2018 году по группе "Аэрофлот" прогнозируется рост пассажиропотока и количества выставленных кресло километров, а также сохранение высокого процента занятости кресел", - говорится в сообщении.

До конца текущего года "Аэрофлот" получит три новых самолета регионального класса Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100). Даты поставки воздушных судов запланированы на октябрь-ноябрь 2017 года. Данная сделка совершается в рамках соглашения, подписанного компаниями "ВЭБ-лизинг", "Аэрофлот" и ОАК, о приобретении и передаче в лизинг авиакомпании 20 самолетов SSJ-100. Поставки намечены на 2017-2018 годы. Каждый самолет передается "Аэрофлоту" сроком на 12 лет от даты передачи.

2.4. Выводы

Таким образом, можно выделить следующие конкурентные преимущества ведущих авиакомпаний мира, которые можно было бы

использовать российским авиакомпаниям, что позволит им повысить свою конкурентоспособность:

1. Интеграция авиакомпаний. Вхождение в какой-либо альянс и гармонизация услуг, предоставляемых авиакомпаниями, являются способом конкурентной борьбы и завоевания прочных позиций в различных сегментах внутреннего и внешнего рынков, позволяет добиться более эффективного использования имеющихся ресурсов, повышения конкурентоспособности за счет соответствия современным условиям и требованиям рынка. Лидерами в этом процессе являются мегаперевозчики США и Европы.

2. Совершенствование систем управления доходами. Анализ системы управления доходами показывает, что эффективность деятельности авиакомпании, благодаря внедрению подобных систем, значительно улучшается, а вслед за этим растет и конкурентоспособность компании на мировом рынке. Увеличениезагрузки рейсов авиаперевозчиков, вследствие применения подобных методов, позволяет компании удерживать определенную долю рынка, грамотно устанавливать количество мест по тем или иным классам обслуживания, и тем самым извлекать наибольшую прибыль, повышая свою конкурентоспособность.

3. Ценовая политика авиакомпаний должна быть ориентирована в первую очередь на определенный рыночный сегмент.

4. Расширения маршрутной сети. По мере развития рынка авиаперевозок во всем мире потребность развивать эффективные маршрутные сети будет расти. Естественной отправной точкой для стратегического преимущества на рынке будет расписание. Российская авиакомпания будет более конкурентоспособной, если сможет предложить большее количество рейсов, синхронизированных с другими многочисленными центрами, создавая тем

самым транспортную сеть, охватывающую практически весь мир. Одинаково важны и выбор времени рейса, и выбор самолета с определенной вместимостью. Здесь же непременным условием является наличие современного развитого трансферного центра, без существования которого авиаперевозчики фактически не смогут увеличивать частоту рейсов, а как следствие повышать свою конкурентоспособность.

5. Использование новых технологий, компьютерных систем, позволяющих оптимизировать парк самолетов, сократить время на принятие правильного решения в случае изменения конъюнктуры, чрезвычайных обстоятельств, грамотно выстроить поток рейсов в аэропорту и давать своевременные прогнозы относительно введения того или иного маршрута. Авиакомпании должны вкладывать капитал в информационные технологии, так как в результате повышения эффективности своей деятельности и развития системы обслуживания пассажиров они смогут дифференцировать себя, улучшить уровень сервиса и повысить свою конкурентоспособность, заняв большую долю на рынке.

6. Эксплуатация современных воздушных судов с высокой топливной эффективностью, повышение интенсивности их использования, общая гармонизация парка самолетов для снижения издержек авиакомпании на топливные расходы и расходы по обслуживанию техники, а также обеспечения безопасности полетов.

Также для развития и функционирования авиакомпаний необходима поддержка со стороны государства в качестве Федеральных целевых программ и подпрограмм, для улучшения качества региональных перевозок.

ГЛАВА 3. Основные показатели работы гражданской авиации России

3.1.Показатели работ по видам сообщений

Основные показатели работы гражданской авиации России

за январь-декабрь 2016-2017 гг

Показатели работы	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		2016 Янв-Дек	2017 Янв-Дек	% Янв-Дек 2017 к Янв-Дек 2016
ПАССАЖИРООБОРОТ	**тыс.пасс.км.**	**215 593 930,13**	**259 384 951,65**	**120,3**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		111 469 449,90	144 807 728,72	129,9
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		96 889 514,51	129 318 205,73	133,5
между Россией и странами СНГ		14 579 935,39	15 489 522,99	106,2
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		104 124 480,23	114 577 222,93	110,0
из них:				
местные перевозки		1 245 365,75	1 274 734,73	102,4
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	**тыс.ткм.**	**25 982 803,94**	**30 936 179,16**	**119,1**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		15 758 831,73	19 731 859,59	125,2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		14 389 638,30	18 276 334,73	127,0
между Россией и странами СНГ		1 369 193,43	1 455 524,86	106,3
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		10 223 972,21	11 204 319,57	109,6
из них:				
местные перевозки		127 061,63	128 393,22	101,0
ГРУЗООБОРОТ	**тыс.ткм.**	**6 579 350,23**	**7 591 533,51**	**115,4**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		5 726 581,24	6 699 164,01	117,0
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		5 669 581,99	6 637 696,21	117,1
между Россией и странами СНГ		56 999,24	61 467,79	107,8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		852 768,99	892 369,51	104,6
из них:				
местные перевозки		14 978,71	13 667,09	91,2
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	**чел.**	**88 559 231**	**105 052 171**	**118,6**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		32 161 745	42 484 417	132,1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		25 832 552	35 685 593	138,1
между Россией и странами СНГ		6 329 193	6 798 824	107,4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		56 397 486	62 567 754	110,9
из них:				
местные перевозки		1 885 173	1 928 532	102,3
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	**тонн**	**976 970,49**	**1 130 753,45**	**115,7**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		705 281,56	842 613,56	119,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		680 138,22	814 582,08	119,8
между Россией и странами СНГ		25 143,34	28 031,48	111,5
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		271 688,93	288 139,89	106,1
из них:				
местные перевозки		21 694,90	18 646,32	85,9
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	**%**	**81,1**	**83,2**	**2,1**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		82,7	85,2	2,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		82,9	85,6	2,7

между Россией и странами СНГ		81,4	82,4	1,0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		79,5	80,7	1,2
из них:				
местные перевозки		63,6	63,7	0,1
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	**%**	**67,7**	**69,0**	**1,3**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		67,3	68,9	1,6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		67,3	68,9	1,6
между Россией и странами СНГ		67,6	69,6	2,0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		68,3	69,2	0,9
из них:				
местные перевозки		66,6	65,5	- 1,1

Основные показатели работы гражданской авиации России за декабрь 2016-2017 гг

Показатели работы	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные		
		2016 Декабрь	2017 Декабрь	% Дек 2017 к Дек 2016
ПАССАЖИРООБОРОТ	**тыс.пасс.км.**	**16 741 841,05**	**19 333 988,24**	**115,5**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		9 298 855,77	10 980 806,52	118,1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		8 003 683,84	9 736 816,99	121,7
между Россией и странами СНГ		1 295 171,93	1 243 989,53	96,0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		7 442 985,28	8 353 181,72	112,2
из них:				
местные перевозки		100 520,55	101 957,07	101,4
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	**тыс.ткм.**	**2 136 579,08**	**2 370 898,72**	**111,0**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		1 375 589,57	1 529 466,23	111,2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		1 251 228,17	1 412 026,17	112,9
между Россией и странами СНГ		124 361,40	117 440,06	94,4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		760 989,51	841 432,49	110,6
из них:				
местные перевозки		11 005,03	10 820,54	98,3
ГРУЗООБОРОТ	**тыс.ткм.**	**629 813,39**	**630 839,78**	**100,2**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		538 692,55	541 193,64	100,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		530 896,62	535 712,64	100,9
между Россией и странами СНГ		7 795,93	5 481,00	70,3
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		91 120,83	89 646,14	98,4
из них:				
местные перевозки		1 958,18	1 644,40	84,0
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	**чел.**	**6 654 103**	**7 621 155**	**114,5**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		2 454 379	2 861 965	116,6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		1 890 302	2 316 935	122,6
между Россией и странами СНГ		564 077	545 030	96,6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		4 199 724	4 759 190	113,3
из них:				
местные перевозки		150 362	153 383	102,0
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	**тонн**	**99 899,88**	**100 890,24**	**101,0**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		70 751,34	70 475,97	99,6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		67 416,76	67 912,00	100,7
между Россией и странами СНГ		3 334,58	2 563,97	76,9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		29 148,54	30 414,27	104,3
из них:				
местные перевозки		2 017,36	2 101,76	104,2
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ	**%**	**77,3**	**79,5**	**2,2**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		80,0	80,8	0,8
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		80,8	81,4	0,6
между Россией и странами СНГ		75,1	76,5	1,4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		74,3	77,9	3,6
из них:				
местные перевозки		60,0	61,9	1,9
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	**%**	**66,2**	**68,7**	**2,5**
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		66,7	67,8	1,1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами		67,2	67,9	0,7
между Россией и странами СНГ		62,5	66,6	4,1
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		65,3	70,5	5,2
из них:				
местные перевозки		66,2	67,3	1,1

Экономическое состояние транспортной отрасли в сфере гражданской авиации можно характеризовать интенсивным восстановительным ростом отрасли после кризисных явлений 2015-2016 годов. Вплоть до 2014 года

показатели пассажиропотока имели устойчивую тенденцию к росту, достигнув максимального значения в 2014 году - 93,2 млн человек. Начавшаяся в 2015 году тенденция по снижению пассажиропотока и пассажирооборота продолжилась до 2016 года. Однако, в 2017 году российскими авиакомпаниями было перевезено 105 млн пассажиров, что на 18,6% выше показателей 2016 года (88 млн пассажиров).

Указанный объем перевозок пассажиров стал наивысшим показателем в истории гражданской авиации Российской Федерации. В 2017 году был обеспечен высокий процент занятости пассажирских кресел - 83,2%. Пассажирооборот увеличился на 20,3% по сравнению с 2016 годом. Российскими аэропортами было обслужено более 186 млн российских и иностранных граждан на международных и внутренних маршрутах. Данный показатель увеличился на 17% по отношению к 2016 году.

Ведущие авиапредприятия, которые на протяжении многих лет демонстрируют стабильные и высокие показатели, продолжили курс по укреплению своих позиций. Это: Аэрофлот, Россия, Сибирь, Уральские авиалинии, Ютэйр, Победа, Глобус и другие. Основные показатели деятельности гражданской авиации России по перевозке пассажиров и пассажирообороту за 2017 год определялись по 35 авиакомпаниям, удельный вес которых при их оценке составил 99,3% и 99,8% соответственно. Доля 15 ведущих авиакомпаний в общем объёме пассажирских перевозок составила в 2017 году 90,8% по количеству перевезенных пассажиров и 92,4% по пассажирообороту.

Объем перевезенных грузов и почты в 2017 году составил более 1 млн 130 тысяч тонн, что на 15,7% больше чем за аналогичный период 2016 года. Основной объём перевозок грузов и грузооборот выполнен 5 авиакомпаниями: ЭйрБриджКарго, Аэрофлот, Волга-Днепр, Сибирь и Россия. Авиакомпания ЭйрБриджКарго в 2017 году сохранила позицию лидера, обеспечив 50% рынка грузовых перевозок среди российских авиапредприятий, а её доля в грузообороте составила 73%,

Важно также отметить, что по всем показателям, а именно: пассажиро- и грузообороту, количеству перевезенных пассажиров, а также количеству перевезенных грузов и почты, проценту занятости пассажирских кресел, как на международных, так и внутренних линиях в 2017 году наблюдался устойчивый рост. На внутренних воздушных линиях перевезено более 62,5

млн пассажиров, что на 11% превысило показатель 2016 года (около 56 млн 400 тыс. пассажиров).

Отдыхающие и туристы продолжили активно посещать курорты Крыма и Краснодарского края, пользуясь услугами воздушного транспорта. Аэропорты Краснодарского края (Сочи, Геленджик, Анапа) в 2017 году показали рост 5,7% и обслужили около 7 млн 340 тысяч пассажиров, что является рекордным показателем для этих курортных центров за всю историю их существования. По итогам 2017 года в Республику Крым было перевезено более 5 млн 128 тысяч пассажиров, что практически соответствует показателю 2016 года (около 5 млн 158 тыс. пассажиров), Незначительное снижение объемов перевозок связано со снятием в августе 2016 года ограничений на осуществление чартерных полетов в Турцию.

В свою очередь, объем перевезенных пассажиров на международных воздушных линиях в 2017 году показал значительный рост и составил почти 42,5 млн пассажиров, что превысило показатель 2016 года на 32% (около 32 млн 162 тысяч пассажиров). Основные международные туристические перевозки в 2017 году выполнялись в пункты следующих иностранных государств: Турция, ОАЭ, Болгария, Греция, Кипр, Черногория, Италия, Испания, Франция, Австрия, Чехия, Венгрия, Китай, Вьетнам, Таиланд, Индия, Израиль, Тунис, Куба, Мексика и Доминикана.

Вместе с тем, были сохранены действующие ограничения на перевозки в/из пунктов Египта. Также, в 2017 году сохранились ограничения для российских авиакомпаний на выполнение полетов в пункты Украины, а также пролет ее территории.

Необходимо отметить, что 2017 год был насыщен событиями мирового уровня и масштаба. Это подготовка к проведению в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, проведение в 4 российских городах (Москва, Санкт-Петербург, Сочи и Казань) Кубка конфедераций FIFA 2017 года (далее - КК 2017), проведение в г. Сочи Всемирного фестиваля молодёжи и студентов.

3.2. Результаты деятельности гражданской авиации

Сегодня на долю воздушного транспорта России приходится 41,5% от общего пассажирооборота всех видов транспорта страны, что в два раза больше, чем было в 1990 г. Воздушный транспорт России самостоятельно создает более 340 тыс. рабочих мест и более 1 млн. рабочих мест в других отраслях экономики (авиастроение, авиатопливообеспечение, туризм, сфера обслуживания населения и т.д.). Финансовый оборот (выручка) предприятий гражданской авиации России в 2016 г. составил около 1,1 трлн. руб., что составило 1,5% ВВП страны.

Российские авиакомпании успешно эксплуатируют современные воздушные суда отечественного и западного производства, повсеместно внедряются передовые IT-технологии. Отечественные авиаперевозчики заслуженно и с завидной регулярностью попадают на первые строчки рейтингов ведущих международных рейтинговых агентств в сфере гражданской авиации.

В 2017 г. на авиатранспортном рынке РФ идет активный восстановительный рост. Так, за 2017г. год рост операционных показателей деятельности авиакомпаний к соответствующему периоду 2016 г. составил:

- пассажирооборот + 21,1%
- пассажиропоток + 19,3%
- занятость пассажирских кресел + 1,9 п.п.

В то же время деятельность российской гражданской авиации на современном этапе обусловлена воздействием ряда факторов: неустойчивая посткризисная стабилизация экономики страны, продолжающаяся неопределенность в развитии рынков международных перевозок, как на регулярных, так и на чартерных (прежде всего курортных) направлениях.

Необходимо отметить, что авиационные власти России предпринимают отдельные попытки по внедрению в воздушное законодательство страны передовых международных стандартов и практик. Но сказать, что

проводимая работа и ее системность достаточны, участники авиационного сообщества России не могут. После ситуации с авиакомпанией «ВИМ-Авиа» появился целый «вал» инициатив по изменению и ужесточению действующих нормативных правовых актов и введению новых требований к авиаперевозчикам. При этом, во внимание не принимаются уже существующие нормы и правила. Все это всей очевидностью показал, как наша авиационная администрация понимает принцип «Умного регулирования».

3.3. Пути повышения конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном рынке на примере ПАО «Аэрофлот»

Чтобы конкурировать с «Аэрофлотом», нужно как минимум быть на его уровне. А таких компаний в России наберется не больше пяти. И все же, основные рекомендации по повышению эффективности деятельности российских авиакомпаний на основе изучения деятельности «Аэрофлота» дать можно.

Конкурентные преимущества «Аэрофлота»:

1. Аэрофлот» гибко реагирует на новые требования и вызовы постоянно меняющейся среды, усиливает свою клиентскую ориентацию, повышает операционную эффективность.
2. «Аэрофлот» в своей деятельности руководствуется следующими ценностями:

    - главный приоритет - безопасность полетов

- главная забота - пассажир
- основной актив - персонал
- основной принцип - высокая социальная ответственность.

Постоянная ориентация на своих клиентов, изучение их потребностей, вкусов и предпочтений позволяют компании оперативно учитывать изменения их требований и желаний, формировать и предлагать продукт, учитывающий интересы различных потребительских групп. Открытое и активное обсуждение проблем обеспечивает принятие взвешенных решений и их профессиональную реализацию. Создание системы, ориентированной на развитие человеческого капитала, является движущей силой повышения конкурентоспособности.

Для «Аэрофлота» безопасность не просто важный производственный показатель, безопасность - это главный приоритет авиакомпании. Разработана и действует Концепция безопасности, которая предъявляет самые жесткие, даже по международно признанным нормам, требования к подготовке и выполнению полетов. Вся деятельность авиакомпании направлена на постоянное совершенствование управления, технологий и бизнес - процессов, обеспечивающих безусловную безопасность полетов.

Пассажир - всегда в центре внимания на борту «Аэрофлота». Каждый сотрудник авиакомпании осознает свою ответственность за обеспечение безопасности полета и комфорта для всех Пассажиров, выбирающих Аэрофлот. Компания постоянно работает над совершенствованием системы обслуживания, цель - создание сервиса, который превосходит ожидания Пассажира.

В Аэрофлоте работает около 19 тыс. сотрудников - главное богатство авиакомпании. Творческое отношение к работе создает необходимые

предпосылки для удовлетворения требований самых взыскательных пассажиров. Каждый день сотрудники компании вносят частицу своего труда в обеспечение эффективной работы компании, в каждом департаменте ведется слаженная и согласованная работа - будь то организация летной работы и технического обслуживания самолетов, резервирование и продажа авиабилетов, обслуживание в аэропорту и в полете или администрирование и управление. Доверие, которое сегодня оказывают Аэрофлоту около шести миллионов пассажиров, - результат самоотверженной работы многотысячного коллектива авиакомпании.

Сложившийся коллектив единомышленников, связанных общими интересами, ответственностью, целями и задачами, ведет «Аэрофлот» к новым высотам на пути к основной цели - созданию авиакомпании международного класса. Устремленность в будущее, дух лидерства и ориентация на клиента являются основой корпоративной культуры.

«Аэрофлот» реализует многочисленные социальные проекты, получившие признание общества. Компания имеет партнерские отношения с рядом общественных, культурных и спортивных организаций, поддерживая многие социально значимые инициативы в этих областях. Активно ведется благотворительная деятельность, значительное внимание уделяется вопросам охраны окружающей среды. Высокая социальная ответственность перед обществом, приверженность идеям социального партнерства создают предпосылки для обеспечения дальнейшего роста социальной ответственности бизнеса, формирования в России цивилизованного бизнес-сообщества.

3. Качество продукта является одним из главных факторов, определяющих конкурентоспособность компании на рынке. Стратегия «Аэрофлота» заключается в создании продукта, выгодно отличающегося от предложения конкурентов и соответствующего высшим мировым стандартам. Базовыми

элементами продукта авиакомпании являются безопасность и надежность. «Аэрофлот» намерен предпринимать все усилия для поддержания рейтинга безопасности на самом высоком уровне в отрасли, достижения показателей ведущих мировых авиакомпаний по пунктуальности, регулярности выполнения рейсов и сохранности багажа. Важной задачей маркетинговой стратегии «Аэрофлота» является привлечение высокодоходных пассажиров. Это предполагает инвестиции в повышение качества обслуживания, а также развитие дополнительных услуг. «Аэрофлот» планирует придать своему продукту колоритные национальные черты. Стратегическую важность имеет усиление торговой марки и укрепление репутации компании. Программа ребрендинга, начатая в 2002 г., призвана визуально закрепить положительные перемены, происходящие в компании, придать внешнему облику Аэрофлота новые, более современные и привлекательные черты. Новый имидж компании будет базироваться на ключевых ценностях, таких, как внимание к людям, надежность и российский характер Аэрофлота.

4. Успех современной компании сегодня напрямую связан с использованием самых передовых информационных технологий (ИТ). «Аэрофлот» уделяет большое внимание развитию ИТ. Деятельность «Аэрофлота» в данной области в первую очередь направлена на максимальную автоматизацию бизнес-процессов и процессов информационного обмена, создание единого банка данных для всего предприятия. Компания будет расширять использование систем поддержки принятия управленческих решений. «Аэрофлот» планирует активно развивать электронную коммерцию: бронирование и продажи через Интернет, электронные билеты и регистрацию. Это позволит обеспечить близость компании к клиентам, сделать покупку билета и регистрацию более удобными для пассажиров, а также существенно снизить затраты на каналы продаж.

5. Понимая высокую степень корпоративной, общественной и социальной ответственности, «Аэрофлот» принимает на себя обязательства по выполнению в своей деятельности высоких требований, соответствующих лучшей мировой практике корпоративного управления. Основными принципами системы корпоративного управления компании являются: равное соблюдение прав всех акционеров (включая миноритарных и акционеров-нерезидентов), максимальная информационная прозрачность и подотчетность перед акционерами и инвестиционным сообществом, ориентация практики управления компании на максимизацию рыночной стоимости ее акций. «Аэрофлот» планирует продолжить целенаправленную работу по совершенствованию практики раскрытия информации, в частности проводить на регулярной основе брифинги для инвесторов и инвестиционных аналитиков, увеличить объем финансовой информации на web-сайте компании, публиковать более подробные данные по доходам и затратам. «Аэрофлот» планирует разработать дивидендную политику, устанавливающую четкие принципы определения размера и порядка выплаты дивидендов. Компания намерена связать интересы управленческой команды и акционеров путем создания специальных долгосрочных программ мотивации руководителей, основанных на росте рыночной капитализации авиакомпании.

6. В бизнес-модели «Аэрофлота» основными конкурентными преимуществами являются: талантливый и ответственный менеджмент, единая торговая марка, инициативные и трудолюбивые сотрудники, прозрачная и гибкая структура затрат. Корпоративная реструктуризация должна обеспечить создание оптимальной бизнес-модели, которая будет удовлетворять перечисленным требованиям и способствовать росту стоимости компании.

7. Эффективное управление рисками в компании «Аэрофлот». Деятельность авиакомпании связана с воздействием различных факторов риска - как общих коммерческих, так и связанных с отраслевой спецификой бизнеса. К основным рискам относятся риски, связанные с изменением цен на авиационное топливо, изменением лизинговых и процентных ставок, колебаниями валютного курса, а также кредитные риски. Необходимость предотвращения возможных потерь, а также рост ответственности компании перед акционерами привели к необходимости разработки и реализации политики управления рисками, в которой нашли отражение механизмы управления рисками в авиакомпании. Политика управления рисками осуществляется в целях своевременной идентификации, ограничения и минимизации воздействия рисков на деятельность компании, а также для обеспечения адекватной реакции компании на выявленные риски.

Отметим также другие пути повышения конкурентоспособности и эффективности российских авиакомпаний на мировом рынке.

Сегодня задача обеспечения высокой конкурентоспособности на мировом рынке становится актуальной вдвойне, однако пока конкурентоспособность российских авиакомпаний в мировом авиабизнесе весьма сомнительна.

Кроме того, российские перевозчики проигрывают своим иностранным конкурентам по технической оснащенности и способности ее поддержания, уровню сервиса, регулярности рейсов, известности брэндов. Мы можем этому противопоставить более-менее сложившуюся маршрутную сеть, знание особенностей национального рынка, тарифы и ценовые характеристики. И, наконец, такое преимущество, как географическое положение России, которая занимает 30% Евразийского континента и является единственным мостом между Европой и Азией.

На пути увеличения объемов пассажирских перевозок можно неизбежно столкнуться с жесткими сдерживающими факторами: изношенностью авиапарка и отсутствием ВС, отвечающих современным требованиям, крайне неудовлетворительным состоянием наземной инфраструктуры, отсутствием концентрации перевозок на фоне финансовой неустойчивости и убыточностью большинства авиакомпаний. Такие проблемы не могут быть решены без деятельного и, главное, конструктивного участия государства.

Перспективы развития авиакомпаний во многом зависят от того, в состоянии ли они пополнять свой парк нужными им самолетами. Для этого нужно уметь привлекать средства инвесторов.

Рецепт инвестиционной привлекательности универсален для зарубежных и российских компаний. Она обусловлена проработанным бизнес-планом, перспективным рынком, убедительной стратегией работы, эффективным менеджментом, прозрачностью компании. При этом достаточно иметь приемлемые финансовые показатели и структуру баланса, хорошую кредитную историю, достаточность активов для обеспечения сделки. Воспользоваться предлагаемым «рецептом» инвестиционной привлекательности российским перевозчикам мешает ряд факторов: «бесплатные» самолеты, доставшиеся компаниям от авиапарка бывшего СССР, пристрастие к «пиратским» рынкам, менеджеры, мыслящие лишь сиюминутными категориями, отсутствие эффективных собственников.

Основные усилия в развитии авиатранспорта России должны быть направлены на адаптацию российской авиатранспортной системы к перспективным требованиями нового века.

Важным условием повышения стабильности отрасли является участие Российских авиакомпаний в глобальных международных альянсах, а также

сотрудничество российских авиаперевозчиков с перевозчиками стран СНГ и транспортными компаниями других видов транспорта.

3.4.Выводы

В настоящее время наблюдается рост авиаперевозок, причем как на международных, так и на внутренних.

Рост авиаперевозок позволяет оптимистически оценить перспективы Воздушного транспорта России. Однако несмотря на то, что объем перевозок гражданской авиации в нашей стране в последние годы растет положительные тенденции роста авиаперевозок могут омрачить следующие негативные факторы:

1. Медленное обновление парка воздушных судов российских авиаперевозчиков и недостаточное их количество, которое не способно справиться с постоянно растущими темпами авиаперевозок.

2. Растущие темпы авиаперевозок требуют не только увеличения числа современных воздушных судов, но и пополнения летного состава авиакомпаний высококвалифицированными кадрами.

3. Еще одним фактором, способным препятствовать росту авиаперевозок, является техническое состояние наземной инфраструктуры аэропортового хозяйства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе. Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений.

Важнейшими направлениями работы по повышению конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке авиаперевозок являются:

- защита российского рынка авиаперевозок от нерегулируемого проникновения на него иностранных авиакомпаний. В частности, при выполнении иностранными авиаперевозчиками чартерных перевозок в Российскую Федерацию будут использоваться такие рычаги, как запрет на выполнение чартерных полетов на регулярных авиалиниях, согласование чартеров с регулярными авиаперевозчиками;
- углубление интеграционных процессов в отношениях со странами СНГ: защита общих интересов стран СНГ на международном рынке авиаперевозок, расширение географии полетов и создание альянсов между авиапредприятиями, урегулирование взаиморасчетов, выработка общей коммерческой политики при осуществлении полетов в третьи страны;
- предотвращение недобросовестной конкуренции российских авиакомпаний между собой, развитие их коммерческого сотрудничества, вступления в альянсы между собой и с иностранными партнерами;

- создание эффективной государственной системы контроля за деятельностью российских авиакомпаний на международных рынках авиаперевозок и иностранных авиаперевозчиков в России.

Функционирование системы обслуживания воздушного движения России должно соответствовать требованиям Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, нормам обеспечения безопасности полетов и стандартам ИКАО. Регулирование деятельности должно осуществляться централизованно на государственном уровне на основе законодательно закрепленного сохранения равенства прав всех пользователей воздушного пространства на его использование и выполнения международных обязательств, принятых Российской Федерацией.

Говоря об итогах работы воздушного транспорта, необходимо отметить, что в предыдущих годах основные усилия авиакомпаний были направлены на повышение конкурентоспособности, снижение издержек и повышение эффективности перевозочной деятельности. Необходимость таких шагов во многом была продиктована беспрецедентным ростом цен на авиационное топливо. Предпринятые меры позволили не только сохранить высокую динамику роста авиаперевозок, но и значительно улучшить ситуацию в сфере управления воздушным движением, с обновлением парка воздушных судов, внедрением передовых информационных технологий. Важно отметить, что конкурентоспособность сектора в основном обеспечивалась не за счет роста тарифов, а за счет введения режима жесткой экономии. Дальнейшие шаги по укреплению и развитию рынка авиаперевозок связаны с продолжением консолидации авиакомпаний, повышением эффективности и финансовой стабильности их работы.

Приоритетными задачами компаний являются:

- обеспечение безопасности полетов;
- повышение качества обслуживания клиентов Аэрофлота на земле и борту воздушных судов;
- развитие бизнес структуры и организации труда в компании;
- укрепление финансовых позиций на рынке международных и внутренних авиаперевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Воздушный кодекс РФ

2. Доклад директора Департамента государственной политики в области транспорта, геодезии и картографии Руппеля К.К. на конференции «Аэропорты, авиационные и экспедиторские компании в России: пути эффективного взаимодействия, перспективы развития, государственное регулирование».

3. Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года

4. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. – М.: Транспорт, 2002. – 325 с.

5. Афанасьев В.Г. Международные отношения в области гражданской авиации. – М.: Международные отношения, 2001. – 244 с.

6. Афанасьев В.Г. Организация международных воздушных перевозок. Перевозки пассажиров и багажа. – М.: Воздушный транспорт, 2000. – 115 с.

7. Весь мир в кармане теперь и у пассажиров Аэрофлота // Воздушный транспорт. – 2004. - № 14. – с. 32.

8. Касьянчик В.Д. Эффективность эксплуатации международных авиалиний. – М.: Дело, 2003. – 164 с.

9. Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке // Эксперт, № 31(385)

10. Федоров А. Гражданская авиация страдает от военных рисков // Финанс. – 2004. - № 48. с. 12.

11. http://www.favt.ru/-официальный сайт Росавиации

12. www.aeroflot.ru – официальный сайт авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии»

13.www.ato.ru – журнал «Авиатранспортное обозрение».

14. www.aviaglobus.ru – журнал международных авиановостей.

15. http://combatavia.com1.ru - сайт о военной авиации России.

16. www.aviation.com.ru – авиационные новости, аналитика.

17. www.progresstech.ru – журнал «Аэропорты. Прогрессивные технологии».

18. www.aviajournal.interami.com - журнал «Авиация Общего Назначения».

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Рейтинг 20 ведущих авиакомпаний России по объему перевозок пассажиров

Перевозки пассажиров и пассажирооборот заянварь-апрель 2017-2018 гг. (международные и внутренние перевозки)

N	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пасс.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
		2017 Янв-Апр	2018 Янв-Апр	% Янв-Апр 2018 к Янв-Апр 2017	2017 Янв-Апр	2018 Янв-Апр	% Янв-Апр 2018 к Янв-Апр 2017	2017 Янв-Апр	2018 Янв-Апр	+/- Янв-Апр 2018 к Янв-Апр 2017
1	Аэрофлот российские авиалинии	- 9 639 600	10 213 939	106,0	27 431 716,00	28 762 418,40	104,9	79,2	77,2	- 2.0
2	Сибирь	2 663 143	3 136 795	117,8	4 967 501,00	5 841 896,04	117,6	***	***	***
3	Россия	2 771 008	2 586 421	93,3	6 669 814,64	6 728 792,59	100,9	77,4	82,6	+ 5.2
4	ПАО "Авиакомпания "ЮТэйр"	2 032 618	2 287 017	112,5	3 223 387,43	3 603 159,43	111,8	69,9	77,8	+ 7.9
5	Уральские Авиалинии	1 871 401	2 286 868	122,2	4 308 191,49	5 556 009,90	129,0	76,1	77,3	+ 1.2

	Итого по авиакомпаниям	5	18 977 770	20 511 040	108,1	46 600 610,56	50 492 276,36	108,4	-	-	-
	Уд.вес авиакомпаний от общего объема по ГА,%	5	69,9	67,2		68,2	65,1				
6	Победа		***	***	***	***	***	***	***	***	***
7	Северный Ветер		***	***	***	***	***	***	***	***	***
8	Глобус		1 299 417	1 170 753	90,1	3 124 208,00	2 917 717,13	93,4	***	***	***
9	АЗУР эйр		760 565	978 782	128,7	4 926 003,27	5 842 767,73	118,6	96,8	96,0	- 0.8
10	Аврора		421 063	445 027	105,7	624 330,67	655 472,93	105,0	66,0	68,7	+ 2.7
11	Ред Вингс		140 488	434 666	309,4	231 461,39	846 592,01	365,8	78,5	82,5	+ 4.0
12	Авиационная транспортная компания "Ямал"		359 386	431 612	120,1	689 362,42	802 589,65	116,4	64,7	61,4	- 3.3
13	РОЯЛ ФЛАЙТ		332 297	424 388	127,7	1 871 714,47	2 459 386,10	131,4	***	***	***
14	Икар		***	***	***	***	***	***	***	***	***
15	НордСтар		***	***	***	***	***	***	***	***	***

	Итого по авиакомпаниям	15	24 815 441	28 375 948	114,3	64 424 909,77	73 890 658,44	114,7	-	-	-
	Уд.вес авиакомпаний от общего объема по ГА,%	15	91,4	93,0		94,3	95,3				
16	Нордавиа-региональные авиалинии		283 519	246 462	86,9	375 562,00	306 536,07	81,6	70,8	72,0	+ 1.2
17	Якутия		208 953	196 001	93,8	502 689,94	500 705,38	99,6	76,4	75,0	- 1.4
18	АЙ ФЛАЙ		***	***	***	***	***	***	***	***	***
19	РусЛайн		***	***	***	***	***	***	***	***	***
20	Саратовские авиалинии		163 083	157 319	96,5	193 215,00	178 418,00	92,3	76,7	62,4	- 14.3

Рейтинг 20 ведущих авиакомпаний России по объему перевозок грузов и почты

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-апрель 2017-2018 гг. (международные и внутренние перевозки)

N	**Авиапредприятие**	**Перевезено грузов и почты, тонн**			**Грузооборот, тыс.ткм**			**Процент коммерческой загрузки, %**		
		2017	**2018**	**%**	**2017**	**2018**	**%**	**2017**	**2018**	**+/-**

		Янв-Апр	Янв-Апр	Янв-Апр 2018 к Янв-Апр 2017	Янв-Апр	Янв-Апр	Янв-Апр 2018 к Янв-Апр 2017	Янв-Апр	Янв-Апр	Янв-Апр 2018 к Янв-Апр 2017
1	ЭйрБриджКарго	176 992,69	179 998,91	101,7	1 744 963,08	1 724 859,72	98,8	***	***	***
2	Аэрофлот - российские авиалинии	67 816,99	66 143,76	97,5	314 587,33	312 433,81	99,3	65,1	64,9	- 0.2
3	Сибирь	10 530,00	10 215,90	97,0	22 104,15	21 596,58	97,7	***	***	***
4	Победа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
5	Россия	8 913,53	8 952,68	100,4	38 670,19	39 931,01	103,3	61,3	67,6	+ 6.3
	Итого по 5 авиакомпаниям	***	***	***	***	***	***	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	***	***		***	***				
6	Авиастар-ТУ	7 550,17	8 104,26	107,3	22 618,92	29 591,39	130,8	***	***	***
7	Волга-Днепр	11 761,57	7 984,28	67,9	63 628,22	51 280,87	80,6	38,8	37,5	- 1.3
8	ПАО "Авиакомпания	7	7	109,0	14	16	108,8	54,9	60,5	+ 5.6

	"ЮТэйр"	285,10	944,39		857,29	169,47				
9	Уральские Авиалинии	6 322,04	6 469,64	102,3	16 590,20	17 636,96	106,3	70,8	72,2	+ 1.4
10	Глобус	6 566,00	5 695,74	86,7	20 443,79	18 359,04	89,8	***	***	***
11	Абакан Эйр	***	***	***	***	***	***	***	***	***
12	Якутия	3 548,74	4 157,81	117,2	12 893,14	16 336,49	126,7	70,4	66,8	- 3.6
13	АТРАН	5 539,65	4 086,16	73,8	8 898,99	6 464,25	72,6	54,9	31,5	- 23.4
14	Аврора	2 316,91	2 422,98	104,6	4 236,07	4 224,58	99,7	60,0	61,0	+ 1.0
15	АЛРОСА	2 703,65	2 050,46	75,8	6 375,03	5 607,47	88,0	***	***	***
	Итого по 15 авиакомпаниям	322 962,98	327 839,86	101,5	2 297 162,15	2 287 773,12	99,6	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	93,5	95,3		97,4	98,3				
16	НордСтар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
17	АВИАКОН ЦИТОТРАНС	4 837,97	1 595,98	33,0	19 536,88	12 253,32	62,7	***	***	***
18	224 летный отряд	261,00	1 556,89	596,5	838,54	4 221,90	503,5	***	***	***
19	ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***

20 Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***