

*Лузгин Роман Григорьевич, студент
Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург*

*Павловский Иван Вячеславович, студент
Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург*

*Копосов Артем Вадимович, студент
Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург*

*Рослякова Наталья Андреевна, младший научный сотрудник
Институт проблем региональной экономики РАН,
г. Санкт-Петербург*

ИССЛЕДОВАНИЕ ЗАТРАТ АВИАКОМПАНИЙ

Аннотация: в статье проанализирована динамика затрат американской авиакомпании «US Airways» и российской авиакомпанией «Аэрофлот». Сделаны обобщения об особенностях российской экономической ситуации и её влиянии на авиационную деятельность ПАО "Аэрофлот".

Ключевые слова: анализ структуры затрат, затраты авиакомпании, динамика затрат.

Тема исследования затрат авиакомпании актуальна, так как она очень ярко отражает состояние предпринимательской среды в государстве или в регионе. Анализ статей затрат важен, поскольку позволяет планировать оптимальный перспективный бюджет предприятия сообразно с общими экономическими условиями. В России авиационные перевозки с начала 2000-х годов находятся на подъеме. На протяжении 2000-2013 гг. наблюдался высокий темп роста, от 8% до 16%. Так в 2000 г. российские авиакомпании перевезли 20 млн. пассажиров, а в 2013 г. уже порядка 142 млн. пассажиров. Для сравнения, железнодорожные перевозки в 2000-2013 гг. сократились на 30 млн. пассажиров или на 13%. То есть, все больше россиян пользуется услугами воздушного транспорта.

Такая динамика кажется закономерной, поскольку меняется жизнь, все больше россиян пользуется воздушным транспортом, который необходим для оперативности решения вопросов бизнесменов, представителей органов власти и многих других. Выгоды времени неоспоримы, поскольку время движения поезда с Урала в Москву составляет несколько суток, тогда как самолетом это же самое расстояние можно преодолеть за несколько

часов. Но при этом, для авиации характерны особенные статьи расходов, которых нет ни в одной другой отрасли. Затраты отрасли, в которой бизнес делается на открытом воздухе, затруднительно сравнивать с другими сегментами экономики транспорта, поскольку даже банальные ухудшения погодных условий, которые неприятны, но могут быть восприняты общественным городским транспортом, железной дорогой, у авиаперевозчиков будут вести к утрате прибыли. И при таких обстоятельствах состояние бизнес-среды может существенно влиять на затратные и прибыльные показатели. Рассмотрим затраты крупнейших авиакомпаний в США и России - US Airways и Аэрофлот [1; 2].

Таблица 1

Структура затрат авиакомпаний РФ и США в 2011 г., %

Статьи затрат	Доля в расходах	
	Аэрофлот	US Airways
Авиационное топливо	31	29
Оплата труда	17	19
Затраты на владение парком	20	16
Таможенные сборы и налоги	15	14
Тех. обслуживание	10	12
Прочие расходы	7	10

Из таблицы 1 видно, что наибольшая доля относится к затратам на топливо. И здесь стоит сказать, что нестабильность мировой ситуации на топливных рынках, конечно препятствует точному планированию. Затраты на владение парком подразумевают лизинговые платежи, амортизационные отчисления и страхование по широкому перечню. Можно видеть, что затраты Аэрофлота выше, чем у US Airways. Это можно связать с тремя факторами: во-первых, в целом слабое развитие страхового и лизингового рынка, что приводит к повышению ставок; во-вторых, отсутствие производства российских самолётов и потребность привлекать импортное оборудование; в-третьих, это общая склонность к риску, которая более характерна для американских страховых компаний, а как следствие страховые ставки в этом случае оказываются ниже. Эти обстоятельства ещё более усугубляются действием санкций, которые применяются к РФ начиная с 2014 г. В связи с этим могут осуществляться разнообразные адаптационные действия. Они могут быть направлены как на общее сокращение расходов, так и на более сложные траектории совершенствования авиационной деятельности, так то внедрение новых отечественных типов воздушных судов, авиационной техники, усовершенствование технических обслуживающих систем авиакомпаний. Для анализа рассмотрим расходы авиакомпании Аэрофлот в 2015-2016 гг. [2], которые представлены на рисунке.



Рисунок. Структура операционных расходов ПАО "Аэрофлот" в 2015-2016 гг.

В целом наблюдается рост расходов от уровня 371 до 433 млрд. рублей, то есть на 17%. При этом стоит отметить, что незначительный рост расходов на авиационное топливо сопровождался ростом объема перевозок и налёта часов. Важнейшую роль в сдерживании роста затрат играло снижение средних цен на авиатопливо за указанный период (2015 г. 34 тыс. руб./т. и 2016 г. 32 тыс. руб./т.) и реализация мер по повышению топливной эффективности, приведшие к улучшению показателей удельного потребления топлива. Увеличение затрат на владение парком на 16,1% связано с ростом коммерческих и маркетинговых расходов, привязанных к иностранным валютам, поскольку большинство воздушных судов авиакомпаний группы Аэрофлот взято в лизинг. Также, дополнительное влияние на статью расходов на обслуживание воздушных судов и пассажиров оказало повышение тарифов рядом российских аэропортов и увеличение объема перевозок.

Список использованных источников

1. Экономика полета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bricsmagazine.com/ru/articles/ekonomika-poleta>.
2. Финансовый отчет. Расходы от эксплуатационной деятельности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://annualreport2012.aeroflot.ru/financial-report/costs-of-operational-activity>.