

**РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПОВЫШЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ И
ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ (НА ПРИМЕРЕ ОАО
«АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО»)**

Бородай И.Ю.

Научный руководитель – старший преподаватель Мухина К.А.

Сибирский федеральный университет

Авиаперевозки — одна из самых динамичных отраслей в мире. В США и ряде европейских стран авиаперевозки вошли в число наиболее часто продаваемых продуктов в Интернете, что является бесспорным удобством для пассажиров. Одна из самых ожесточенных конкурентных войн ведется именно в авиатранспортном сегменте. Причем конкуренция идет сразу в нескольких плоскостях. На мировой рынок выходят мощные азиатские игроки, в том числе и китайские. Успешно и динамично развивается Vietnam Airlines (Вьетнам). Происходит укрупнение бизнеса: объединение японских авиакомпаний JAL и JAS привело к появлению крупнейшего глобального игрока, объединение Air France и KLM — к созданию крупнейшего европейского авиаперевозчика. Кроме того, идет конкуренция между разными моделями бизнеса, между классической моделью и низкочастотными перевозками. И все это сопровождается либерализацией воздушных перевозок во многих географических регионах мира.

На фоне мирового уровня авиатранспортная отрасль в России имеет догоняющий характер, отсутствует определенная концепция выстраивания конкурентоспособности на глобальном мировом рынке. Расширение торгово-экономических связей предприятий Западной и Восточной Сибири с зарубежными партнерами, динамика деловых отношений между российскими компаниями, развитие инфраструктуры Сибирского региона перспективны для грузовых и пассажирских авиаперевозок. Особое внимание заслуживает российский аэропорт Толмачево, который наиболее привлекателен в качестве транзитного узла на воздушном пути из стран Юго-Восточной Азии, Китая и Японии в Восточную и Западную Европу.

ОАО «Аэропорт Толмачево» - это крупнейший аэропортовый комплекс Сибири и Дальнего Востока класса А-1. Аэропорт включен в перечень международных аэропортов – хабов опорной транспортной сети Российской Федерации. В настоящее время он связан воздушными линиями с 80 городами России, ближнего и дальнего зарубежья. Правительственная комиссия по повышению устойчивости российской экономики включила ОАО «Аэропорт Толмачево» в перечень для господдержки федеральных системообразующих предприятий.

Общее количество обслуженных в 2009 году пассажиров в ОАО «Аэропорт Толмачево», в том числе с учетом прямого транзита, составляет 1805 тыс.чел. (количество пассажиров по сегментам представлено на рисунке 1. Среднегодовой прирост пассажиропотока за период с 2004 по 2009 год в аэропорту Толмачево составил 5,3%.

Однако ОАО «Аэропорт Толмачево» имеет ряд недостатков, устранение которых поспособствовало бы росту деловой активности предприятия на рынке авиационных услуг, помогло бы привлечь большее количество пассажиров и партнеров, что также вызвало бы рост пассажиропотока и грузопотока, а это в свою

очередь оказало бы положительное влияние на показатель рентабельности основной деятельности предприятия.

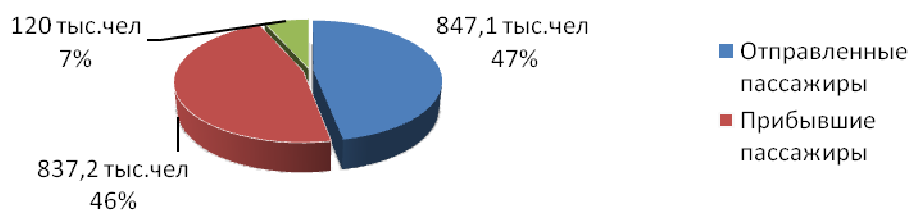


Рисунок 1 – Объем обслуженных пассажиров в 2009 году, тыс.чел.

Разработка мероприятий повышения рентабельности и деловой активности аэропорта может происходить в двух основных направлениях – меры, касающиеся преобразований и нововведений в авиационной и неавиационной деятельности. Стратегически важное решение по повышению деловой активности ОАО «Аэропорт Толмачево» касается неавиационной деятельности и относится к реконструкции аэровокзального комплекса.

На сегодняшний день между аэропортом Толмачево и центром города Новосибирск существует несколько видов транспортного сообщения – посредством автомобильного транспорта (общественного и личного) и железнодорожного.

На рисунке 2 приведена статистика пользования пассажирами аэропорта Толмачево различными видами транспорта.

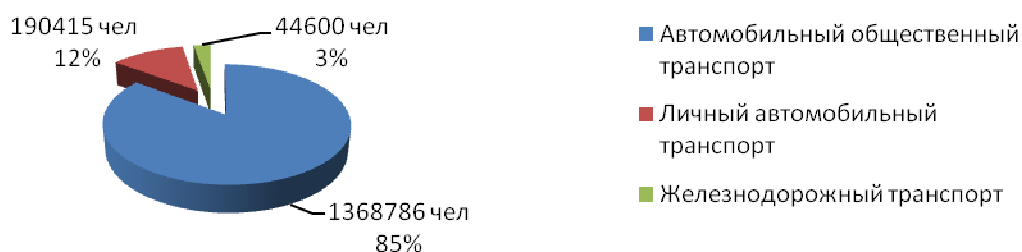


Рисунок 2 - Статистика пользования пассажирами аэропорта Толмачево различными видами транспорта в 2009 году, чел/год.

Таким образом, самый выбираемый пассажирами, несмотря на низкий уровень комфорта, способ перемещения до аэропорта – общественный автомобильный транспорт. Личным транспортом и такси пользуются в основном пассажиры бизнес-класса, совершающие перемещения по деловым вопросам на краткосрочный период. У такого вида пассажиров важным критерием оценки аэропорта является наличие безопасной парковки, где они могли бы оставить свой личный транспорт на несколько дней при любых погодных условиях. На данный момент аэропорт не может удовлетворить данную потребность, соответственно, отсутствие крытой парковки является веским недостатком аэровокзального комплекса. Дополнительным аргументом, подтверждающим необходимость строительства крытой парковки является то, что в планах ОАО «Аэропорт Толмачево» реализация таких инвестиционных проектов, как строительство выставочного и конгресс-центра, торгово-развлекательного центра, строительство 3 очереди нового пассажирского терминала. Соответственно для осуществления данных проектов нужны определенные условия, в том числе адаптированная парковка.

Железнодорожный транспорт имеет самый низкий спрос, в основном у пассажиров, которые совершают перемещение из пригорода г.Новосибирска за неимением возможности воспользоваться общественным автомобильным транспортом напрямую. Основным минусом данного вида сообщения является расположение

железнодорожной станции «Аэрофлот» на расстоянии около 2 км до аэропорта Толмачево. Таким образом, для более комфортабельного перемещения до аэропорта необходимо пересаживаться на автомобильный транспорт, а это влечет за собой дополнительные материальные затраты.

В силу того, что автомобильный транспорт имеет больший спрос по сравнению с железнодорожным, необходимо в первую очередь устранять недостатки в данном направлении.

Проект предполагает строительство на территории аэропорта здания крытой четырехэтажной парковки, рассчитанной на одновременное хранение до 550 автомобилей в сутки, а также крытой галереи – перехода в здание аэровокзала внутренних авиалиний. Автомобили могут находиться на автостоянке от 1го часа до нескольких суток (без ограничения максимального срока хранения). Ввод в эксплуатацию крытой парковки не означает отказ от взимания платы за краткосрочную (до 4х часов) парковку автомобилей на территории привокзальной площади. На данной территории одновременно могут разместиться до трехсот автомобилей. Однако, исходя из более пессимистичного сценария развития событий, в расчете учтены лишь двести мест на привокзальной площади, на которых возможно размещение автомобилей. Таким образом, общее число мест парковки составляет семьсот пятьдесят машино-мест: пятьсот пятьдесят мест на территории крытой парковки (для долгосрочной парковки) и двести мест на территории привокзальной площади (для краткосрочной парковки).

Реализация проекта строительства крытой парковки не выходит за рамки общей стратегии развития аэропорта, направленной на увеличение количества обслуживаемых пассажиров и увеличение доходов от неавиационной деятельности.

За базовые показатели расчета принимаем данные 2009 года: общее количество машино-мест на территории аэропорта – 500; средняя наполняемость обеих парковок - 90%; процент пассажиров, воспользовавшихся услугой длительного хранения автомобиля, составил 9,75% ((500 мест * 365 дней * 90%)/1 684 300 чел.).

Для прогнозирования графика загрузки парковки необходимо спрогнозировать пассажиропоток. Для этого рассмотрим в динамике с 2005 по 2009 года ежемесячно количество фактически отправленных, прибывших и транзитных пассажиров. При расчете отклонений каждого последующего месяца воспользуемся цепным методом. Рассчитав среднее значение в рассматриваемом периоде, прогнозируем 2010 год и по аналогии прогнозируем пассажиропоток до 2020 года, используя формулу:

$$X_n = \frac{(X_{n-5} * 1 + X_{n-4} * 2 + X_{n-3} * 3 + X_{n-2} * 4 + X_{n-1} * 5)}{(1+2+3+4+5)},$$

где X_n – пассажиропоток 2010 года, X_{n-5} - пассажиропоток 2005 и последующих годов. Графически прогноз представлен на рисунке 3.

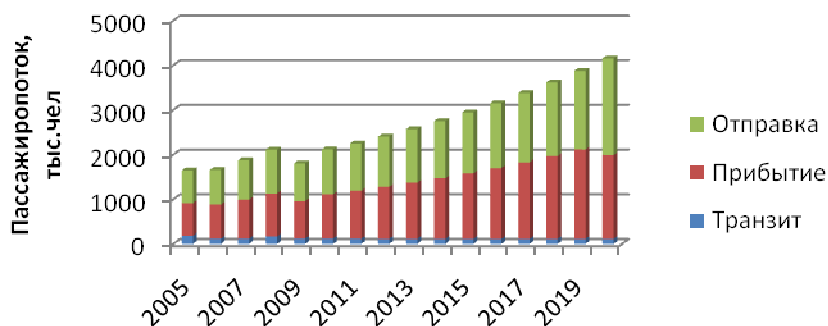


Рисунок 3 – Суммарный прогноз пассажиропотока в разбивке по сегментам.

Сопоставление с прогнозным пассажиропотоком позволяет сделать вывод о том, что ввод дополнительных машино-мест (сверх имеющихся 857) будет необходим с июля 2011 года, т.к. начиная с этого периода, количество потенциальных клиентов превысит имеющееся количество машино-мест.

После ввода в июле 2011 года в эксплуатацию крытой парковки общий процент загрузки всех парковок снизится, и будет плавно возрастать на протяжении последующих лет, при этом он будет одинаков для всех парковок. Прогноз процента загрузки продемонстрирован на рисунке 4.

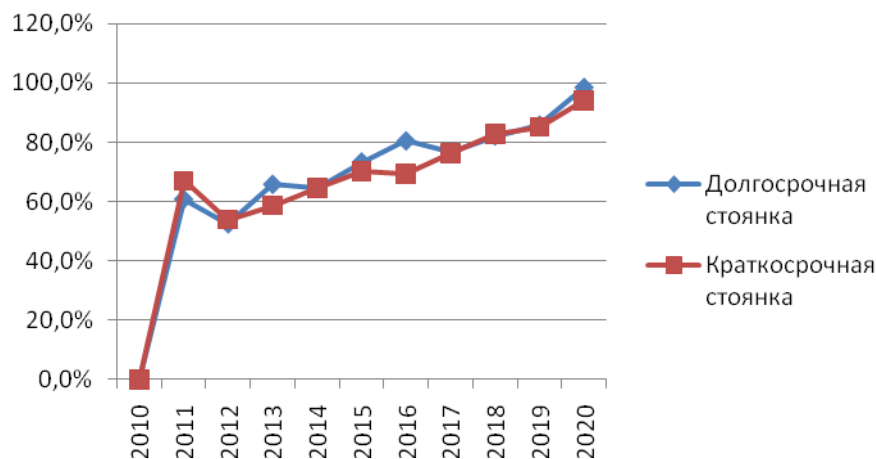


Рисунок 4 – График загрузки долгосрочной и краткосрочной парковки на протяжении всего периода действия проекта

Используя прогноз пассажиропотока и совокупное влияние предложенных мер на пассажиро- и грузопоток, можно сделать прогноз рентабельности основной деятельности предприятия и пронаблюдать динамику показателей рентабельности за 2007-2012 года (рисунок 5).

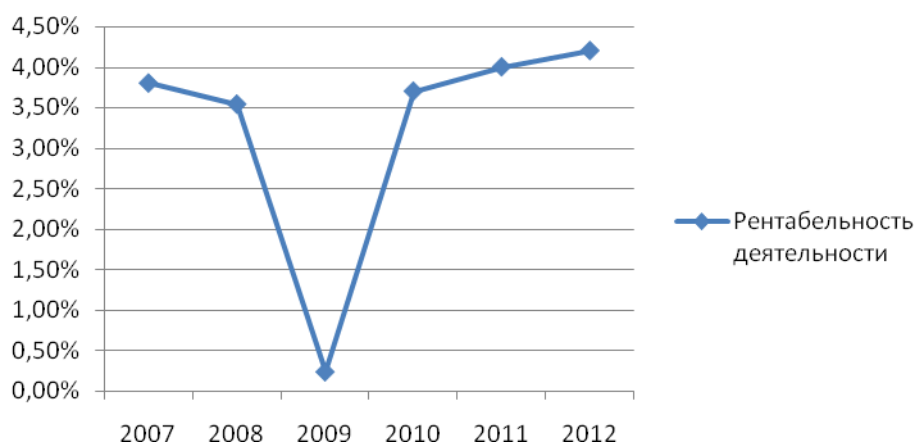


Рисунок 5 – Прогноз рентабельности основной деятельности ОАО «Аэропорт Толмачево»

Несмотря на то, что в 2009 году наблюдалось снижение рентабельности, обусловленное мировым экономическим кризисом, на рисунке 5 продемонстрирован рост прогнозируемых показателей под влиянием предложенных мер. Таким образом, в первые три года планируемый рост рентабельности составит почти 13% от 2009 года. Это объясняется:

- увеличением уровня сервиса и безопасности для пассажиров аэропорта, а в следствие, увеличением пассажиропотока и грузопотока;
- привлечением новых партнеров, представительств авиакомпаний;

- возможностью реализации более крупных проектов (строительство торгово-развлекательного комплекса и т.п.).