

Information about the author

М. Г. Побегайло – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor at the INOTEKU at the Kaliningrad State Technical University

Статья поступила в редакцию 15.10.2024; одобрена после рецензирования 16.10.2024; принята к публикации 18.10.2024.

The article was submitted 15.10.2024; approved after reviewing 16.10.2024; accepted for publication 18.10.2024.

Балтийский экономический журнал. 2024. № 4(48). С. 103-113.

Baltic Economic Journal. 2024. No. 4(48). P. 103-113.

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Научная статья

УДК 338

doi: 10.46845/2073-3364-2024-0-4-103-113

Анализ состояния рынка авиаперевозок в Калининградском регионе и перспективы его развития

Максим Александрович Складовский¹

Александр Вадимович Иванов²

^{1,2} ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "КГТУ", Калининград, Россия

¹Sklodovskij@yandex.ru

²aleksandr.ivanov@klgtu.ru

Аннотация. В статье проводится анализ текущего состояния рынка авиаперевозок в Калининградской области и возможные угрозы в связи с быстроменяющимися внешними факторами. Обоснованы и предложены мероприятия, направленные на совершенствование методического подхода к разработке стратегии развития регионального авиационного транспортного комплекса, занимающего монопольное положение на рынке авиаперевозок. Рассмотрены возможности и тенденции развития аэропорта "Храброво" по взаимодействию с зарубежными авиакомпаниями как фундамент для формирования новых устойчивых направлений развития, реализации возможностей и снижения внешних угроз.

Ключевые слова: анализ рынка, экономика авиаперевозок, стратегия развития, естественная монополия, экономические санкции

Для цитирования: Склодовский М. А., Иванов А. В. Анализ состояния рынка авиаперевозок в Калининградском регионе и перспективы его развития // Балтийский экономический журнал. 2024. № 4(48). С. 103-113. <https://doi.org/10.46845/2073-3364-2024-0-4-103-113>

REGIONAL AND SECTORAL ECONOMY

Original article

The current air transportation market and its prospects for development in the region

Maxim A. Sklodovskiy¹

Alexander V. Ivanov²

^{1,2} FGBOU VO "KSTU", Kaliningrad, Russia

¹Sklodovskij@yandex.ru

²aleksandr.ivanov@klgtu.ru

Abstract. This article provides a critical and constructive analysis of the current air transportation market in the Kaliningrad region and the threats hanging over this industry due to rapidly changing external factors. As part of the study, a number of activities were carried out aimed at improving the current strategy for the development of air transport in the region. The possibilities and development trends of foreign airlines are also considered as a foundation for the formation of new directions and the realization of the capabilities of Khrabrovo airport.

Keywords: aviation, crisis, cargo transportation, international transportation, sanctions, development of domestic air transportation, enterprise strategy

For citation: Sklodovsky M. A., Ivanov A. V. The current air transportation market and its prospects for development in the region// Baltic Economic Journal. 2024;4(48):103-113. (In Russ.). <https://doi.org/10.46845/2073-3364-2024-0-4-103-113>

Воздушный транспорт является основной и неотъемлемой частью транспорта в России. В последние годы авиатранспорт все более активно участвует не только в пассажирских, но и грузовых перевозках, обеспечивая процессы товарообмена как внутри страны, так и за ее пределами [3].

Стабильность и устойчивое функционирование авиационного транспорта является одной из важнейших задач на ближайшую перспективу. Важно отметить, что авиационная отрасль – одна из самых чувствительных к внешним колебаниям [9], а тенденция сегодняшних дней показывает, что прогнозировать предстоящие изменения и делать оценку рисков становится все сложнее. Исключительная важность и актуальность сказанного выше многократно увеличивается применительно к условиям функционирования Калининградского эксклавного региона, его географической оторванности от остальной территории России, а также в общих условиях неопределенности и санкций.

Стратегический анализ рынка авиаперевозок формирует основу программы развития любого регионального аэропорта. При этом следует учитывать, что разработка таких стратегии и программы особенна и не имеет абсолютно идентичных исполнений, ведь каждый аэропорт уникален и функционирует в разных внешних условиях. Однако общие черты присущи практически каждому авиапредприятию, например, при разработке стратегий развития большинства

российских аэропортов применяется методика концентрированного роста, основанная на взаимосвязи продукта и рынка [8]. Развитие продукта (применительно к аэропорту это, скорее, услуги) представляет собой выход на новые рынки или предоставление новых видов услуг неавиационного характера. Большинство региональных аэропортов пошло по пути развития продукта, получив статус международных.

Стоит отметить, что аэропорт является концентратом монопольной власти на достаточно большой территории. За пределами Центральной России заметно, что у жителей крупных городов часто отсутствует возможность выбора аэропорта. В основном речь идет о региональных авиаузлах, где аэропорт играет роль естественного монопольного игрока на рынке перевозок [7]. Естественная монополия может, в свою очередь, рассматриваться с точки зрения технологического подхода. В частности, следует отметить, что предприятие-монополист всегда имеет производственную функцию с положительным эффектом от масштаба при любом объеме выпуска, поскольку основной вид деятельности и функция аэропорта – это обеспечение взлета и посадки воздушных судов, что подразумевает содержание взлетных полос и обеспечение безопасности воздушного движения в зоне его ответственности. Эта особенность представляет собой отдельную научную проблему, поскольку затрагивает организационно-экономический механизм взаимодействия и партнерства государства и частного бизнеса в рамках единого транспортного комплекса, имеющего ярко выраженный инфраструктурный характер.

Аэропорт "Храброво" стремится достигнуть своих целей путем существенного увеличения доли на рынке авиационных услуг, улучшения имиджа предприятия и создания устойчивого прибыльного бизнеса. При этом для регионального аэропорта в условиях эксклава от эффективного развития международных перевозок во многом зависит успех достижения стратегических задач, улучшение качества предоставления услуг и сертификации авиационной техники.

Рассмотрим динамику и ключевые факторы, повлиявшие на состояние рынка за последние пять лет. В 2019 году аэропорт "Храброво" достиг показателя по пассажиропотоку – 2 369 860 человек, что выше предельных показателей авиакомпания "КДавиа", достигнутых в 2008 году во время работы хаба на базе собственной авиакомпании. В 2019 г. существенно возрос объем региональных перевозок – 142 %.

Несмотря на рекордный результат 2019 года, в начале 2020 года темпы роста рынка пассажирских авиаперевозок в регионе продолжали расти и опередили средние показатели по Северо-Западному федеральному округу (12,3 %), а также по Российской Федерации в целом (10,9 %). Однако на протяжении трех последующих месяцев 2020 года начал происходить сильнейший спад по причине объявления пандемии и ввода повсеместных коронавирусных ограничений, в том числе и на авиаперевозки.

В 2021 году за аналогичный период этот показатель вырос практически в 2 раза. К началу 2022 года рынок внутренних перевозок практически успел восстановиться полностью, наблюдается существенный рост к уровню 2019 года.

Высокие результаты в 2023 году достигнуты, в первую очередь, за счет роста внутренних перевозок. По итогам 2023 года пассажиропоток международного аэропорта "Храброво" впервые в своей истории достиг 4 300 625 человек. За год он увеличился на 75 % по сравнению с показателями допандемийного 2019 года и на 15 % по сравнению с 2022 годом. Всего за 2023 год было выполнено 14 018 самолетовылетов, что на 7 % больше, чем в 2022 году.

В 2021 году начало возобновляться прерванное из-за пандемии международное авиасообщение. Снова стали осуществляться рейсы в Минск, а также чартерные рейсы в Турцию (Анталью). Открылись новые направления в Казахстан (Алматы и Нур-Султан). После перерыва в несколько лет возобновились рейсы в Египет. За 2022-2023 годы на международных воздушных линиях не удалось достигнуть допандемийных показателей, снижение пассажиропотока, по сравнению с 2019 годом, остается значительным – 63 %. Однако по сравнению с 2020 годом пассажиропоток на международных рейсах вырос в 2 раза, всего за 2022 год было принято и отправлено 92 776 человек, а в 2023 году – 100 900 человек. Основной поток составляли Беларусь, Египет и Турция. В 2024 году подобной тенденции не предвидится, а наоборот, ожидается снижение, поскольку были прерваны рейсы в Анталью без возобновления в кратчайшие сроки.

Основной пассажиропоток по-прежнему был сконцентрирован в Московском авиаузле (68 %), а также в Санкт-Петербурге (23 %). Большое количество региональных аэропортов было закрыто по причине введения ограничений на полеты.

В 2023 году международные авиаперевозки в регионе не демонстрировали каких-либо положительных тенденций, а в 2024 году прогнозируется повторный спад.

В условиях частичного снятия ограничений по COVID-19 в 2021 году аэропортом велась работа с российскими перевозчиками (Nordwind, РусЛайн) по постановке точечных западноевропейских направлений. Был открыт рейс в Берлин, анонсирован рейс в Тирану (Албания), получены разрешения по выполнению полетов в Дюссельдорф, Мюнхен, Париж (аэропорт Бове).

Благодаря появлению дополнительных рейсов пассажирам из разных регионов страны удавалось прилететь в туристический город Калининград без дополнительных пересадок и при необходимости продолжить свое путешествие, вследствие чего аэропорт Храброво в 2021 году смог пропустить рекордное количество пассажиров.

Расширение географии полетов органично вписывалось в систему "Хаб", которая выстраивалась в 2021 году. Однако слабым звеном в этом развитии являлся тот факт, что российские перевозчики по типу Nordwind, РусЛайн не являются сетевыми перевозчиками, и вновь открытые зарубежные направления интересны,

но не имеют перспективы, поскольку не позволяют полноценно захватывать категорию трансферного пассажира.

В этой связи получение 7-й свободы воздуха гарантированно дает возможность выстроить схему активного передвижения пассажиров в Западную Европу и далее, используя низкобюджетных сетевых перевозчиков и их разветвленную маршрутную сеть через свои "Хабы". Калининградская область имеет очень привлекательное географическое положение для международных перевозок, преимущественно в европейские страны. В связи с этим возникла идея по дальнейшему развитию стратегии предприятия в сторону создания узлового аэропорта на базе Храброво и открытию новых международных направлений с привлечением Ryanair, Wizzair и EasyJet.

Актуальность данного направления развития была до февраля 2022 года, однако после начала СВО вышеупомянутая концепция развития "HUB SYSTEM" с прицелом на европейское направление и привлечением лоукостеров стала нереализуемой. Введение большого количества санкций сразу негативно отразилось на российской коммерческой авиации.

Запрет ЕС на использование воздушного пространства европейских стран для российских авиакомпаний, отказ в продлении контрактов лизинговых компаний (85 % флота были в зарубежном реестре), отказ в предоставлении страховых услуг, потенциальный дефицит запчастей, а также встречные санкции с российской стороны сделали невозможной реализацию "Хаба" в Калининградской области до снятия запретов.

Одним из ключевых специальных терминов для понимания сути предложения является "свобода воздуха" – это термин в международном воздушном праве, определяющий коммерческие права, предоставляемые государствами иностранным авиакомпаниям на осуществление над своей территорией коммерческой деятельности воздушного транспорта, т. е. перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов на коммерческой основе (за плату) [1]. Правовое регулирование свободы воздуха осуществляется на основе двусторонних соглашений государств об обмене коммерческими правами, в которых особое внимание уделяется объемам и тарифам перевозок. Для воздушных перевозчиков предусматривают получение разрешения для каждой степени "свободы воздуха". На рисунке 1 изображены все виды свобод воздуха.

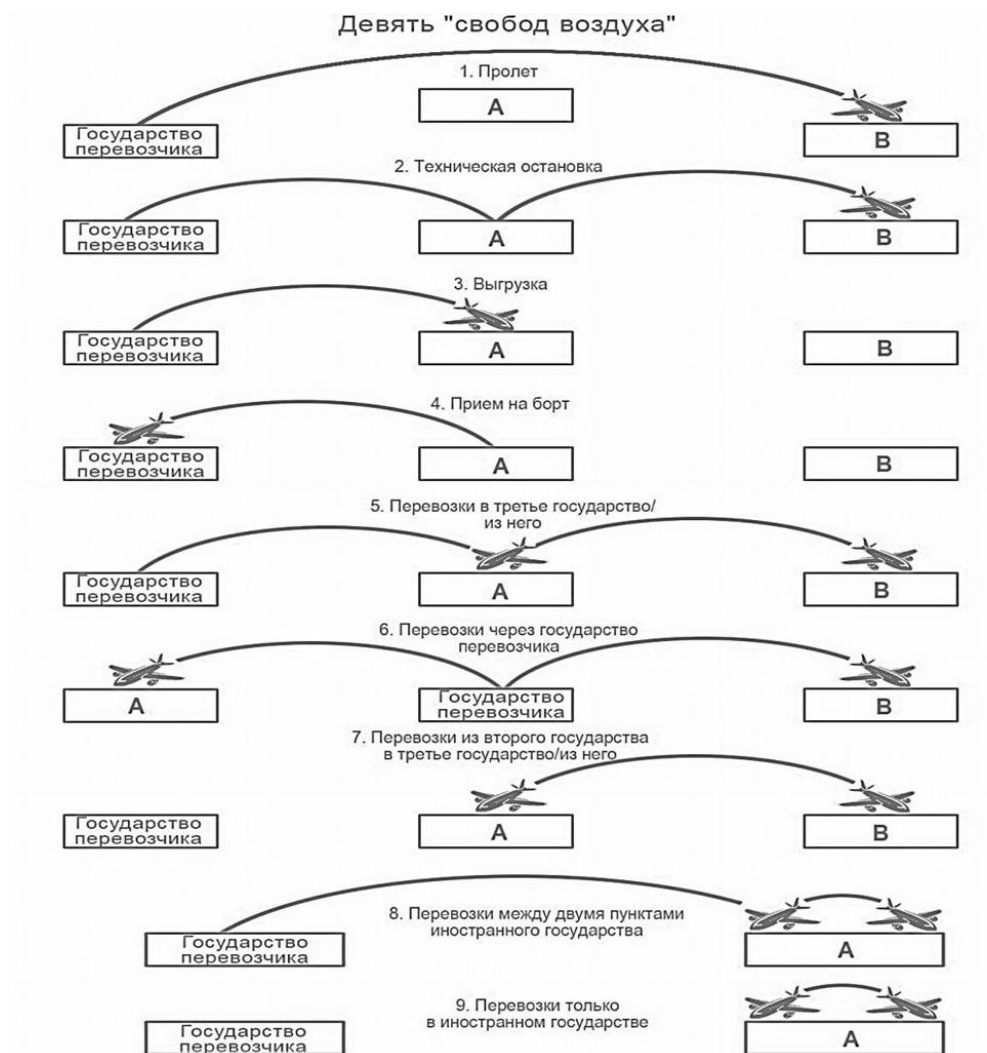


Рисунок 1 – Виды свобод воздуха
Figure 1 – Types of air freedoms

Самой популярной в аэропортах страны до последнего времени была 5-я степень свободы воздуха. Аэропорт Храброво – один из немногих, кто получил данную привилегию вместе с аэропортом Пулково.

Режим открытого неба седьмой степени "свободы воздуха" введен в аэропорту Калининград (Храброво) решением Минтранса РФ с ноября 2021 года сроком на 5 лет без каких-либо ограничений. Авиакомпании могут выполнять рейсы в любые иностранные государства [4]. Она была получена с прицелом на увеличение частот полетов и развитие новых европейских направлений. Седьмая свобода воздуха – это право осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между третьими странами, минуя территорию государства, чью национальную регистрацию (флаг) имеет авиакомпания–перевозчик [10]. Однако ближайших перспектив развития в этом направлении нет.

Девятая свобода воздуха – внутренняя перевозка иностранной авиакомпании, выполняемая по маршруту, проходящему исключительно по территории государства, предоставляющего это право. Она используется, например, для перевозок в Европейском Союзе, позволяя европейским авиакомпаниям выполнять полеты по территории любых стран Евросоюза.

С одной стороны, повышение уровня "свободы воздуха" до максимальной дает сильный импульс к улучшению транспортной доступности Калининградской области и решает глобальную угрозу прекращения авиасообщения по причине нехватки комплектующих для отечественного авиапарка. С другой стороны, рассматривая возможность ввода 9-й свободы воздуха, важно понимать, что, согласно статье 63 Воздушного кодекса Российской Федерации относительно каботажных рейсов, указано, что иностранные авиапредприятия не имеют права "принимать" на территории РФ на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы, почту для воздушных перевозок в пределах РФ без разрешения уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемого в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Следовательно, для реализации подобной стратегии, а именно, приглашения иностранной авиакомпании на внутренний рынок РФ, нужна особая резолюция от Правительства РФ. Использование 7-й свободы воздуха позволит реализовать географический потенциал аэропорта и охватить западный рынок.

Стоит отметить, что, по оценке экспертов, полноценный переход на отечественные воздушные суда в России произойдет не ранее 2025–2030 годов [2]. В связи с этим возникают вполне обоснованные риски существенных потерь объема внутренних перевозок.

Нельзя не обратить внимания и на то, что серьезный рост грузоперевозок авиационным транспортом в нашем регионе в последние годы обусловлен следующими факторами:

- глобальные ограничения грузового транзита в/из Калининграда через территорию Литвы;
- специфика перевозки грузов (временной фактор) морским транспортом.

Следовательно, доставка грузов авиационным транспортом становится наиболее востребованным способом доставки грузов в Калининградскую область.

Принимая во внимание невозможность осуществления полетов в Европу как для российских, так и зарубежных европейских перевозчиков, в настоящее время разрабатывается концепция с ориентацией на связь Востока с Западом через Калининград с привлечением авиаперевозчиков азиатского региона. При привлечении на российский рынок зарубежной компании, на наш взгляд, необходимо обратить внимание на такие компании, как "Air China" и "China Eastern Airlines", так как они обладают крупным авиационным флотом и дальнемагистральными воздушными судами. На конец 2022 года воздушный пассажирский флот компании Air China составлял 452 ВС и еще 144 было заказано, а воздушный флот "China Eastern Airlines" составил 590 самолетов, что на 30,5 % больше, чем у "Air China". Благодаря успешной политике, выдающимся финансовым показателям, широкому признанию потребителей, а также высокой репутации бренда, компания стремится к расширению и обновлению своего авиапарка [6].

China Eastern Airlines Corp планирует привлечь до 15 млрд. юаней (\$2,23 млрд.) за счет продажи акций для расширения своего флота и пополнения оборотного капитала. Китайская авиакомпания будет использовать 10,5 млрд.

юаней, вырученных от продажи акций, для финансирования покупки 38 самолетов, которые, как ожидается, будут поставлены в период с 2023 по 2025 год. Оставшиеся 4,5 млрд. юаней от продажи акций будут использованы для пополнения оборотного капитала авиакомпании.

Калининградская область является эксклавом, не имеющим сухопутной границы с остальной территорией Российской Федерации, в связи с чем авиация имеет особо важное значение для региона. Область расположена в 2–3 часах полета от центральных городов Европы и в 1,5–2,5 часах от России. Концепция организации грузопассажирского авиационного хаба может быть представлена на примере модели организации полетов авиакомпаний КНР из Китая в Калининград и далее в страны ЕС или третьи страны, используя статус "открытого неба" нашего аэропорта. Грузы могут прилетать непосредственно в Калининград (для внутреннего потребления) или под режимом внутритаможенного транзита переправляться на основную территорию РФ по схеме мультимодальной перевозки и далее перемещаться на территорию третьих стран тем же перевозчиком. На рисунке 2 изображена предполагаемая схема перевозок.

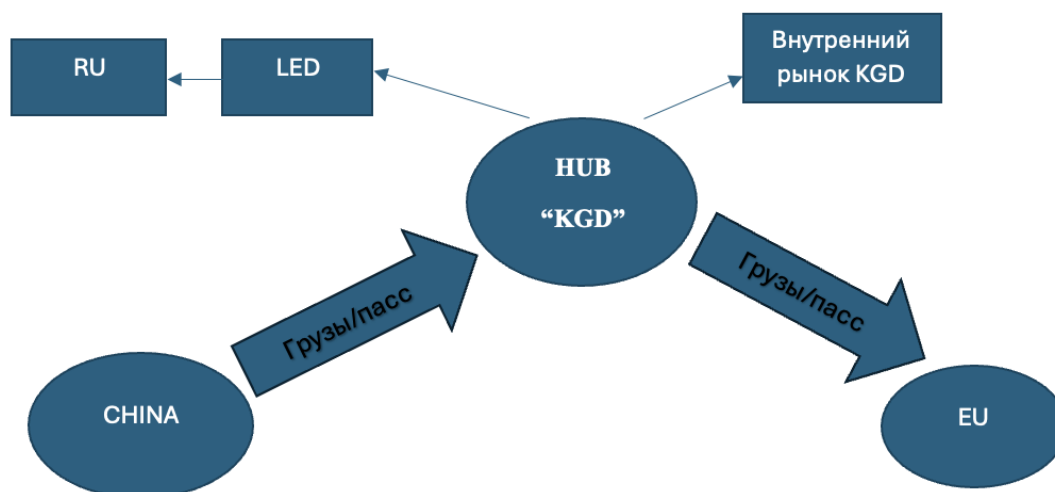


Рисунок 2 – Концепция мультимодальных перевозок
Figure 2 – The concept of multimodal transportation

Выполняться данные рейсы будут преимущественно Boeing 777-300 и ему подобными. Взлетная масса составляет 340 тонн, а ориентировочное время стоянки – от 3 до 5 часов.

Что касается текущих задач по развитию внутренних перевозок, то тут ситуация достаточно напряженная. После ввода ограничений, касающихся поставок комплектующих, возникают негативные тенденции, а именно снижение частотности полетов по России некоторыми авиакомпаниями с целью сохранить моторесурс своих воздушных судов.

Дальнейшая судьба этого вопроса зависит от налаживания поставок авиационных запчастей. Разумно будет в этой ситуации позаботиться о резервных путях налаживания и осуществления региональных рейсов. Внедрение правила 9-й свободы воздуха решит данную проблему до нормализации ситуации с собственными воздушными судами.

Правило девятой свободы позволяет допустить зарубежного перевозчика на внутренний рынок авиаперевозок. Велика вероятность, что это будет авиакомпания из Китая, Турции или других дружественных нам стран. То есть, данные компании вполне способны зайти на российский рынок и осуществлять, пусть не все, но основные рейсы для удовлетворения этой потребности. Данное решение политически достаточно тяжелое, но с экономической точки зрения оправдано.

Поскольку потенциал аэропорта позволяет ему обслуживать около 5 млн. пассажиров в год, прогнозируемый пассажиропоток будет расти на 6–6,5 % в год и достигнет критической отметки к 2027 году [4].

В современных условиях выгодный ранее геополитический фактор стал проблемой для аэропорта "Храброво". Процесс оперативного реагирования на изменяющиеся внешние условия осуществляется в виде трансформации действующей стратегии развития в сторону региональных грузовых перевозок. Нависшая угроза полного или частичного прекращения внутренних перевозок, а, следовательно, неприемлемого простоя аэропорта Храброво становится новым отправным этапом в формировании стратегии его развития.

Предлагаемые новые организационно-экономические мероприятия, несомненно, будут способствовать увеличению частот полетов в наш регион, развитию новых направлений и, соответственно, обеспечат аэропорт Храброво дополнительными доходами. Вместе с тем, на основании изложенного выше можно сделать вывод о высокой актуальности разработки принципиально нового методического подхода к реагированию на резкие внешние возмущения, которые, в свою очередь, могут изменить общий подход к разработке стратегии развития регионального аэропорта в условиях эксклавного региона.

Список источников

1. "Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 08.08.2024).
2. Распоряжение Правительства РФ от 25.06.2022 г. № 1693-р (ред. от 04.05.2024) "Об утверждении комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года".
3. Официальный сайт "Федеральное агентство воздушного транспорта" – [Электронный ресурс] – Режим доступа URL: <https://favt.gov.ru/>
4. Общая информация и устав АО "Аэропорт "Храброво". Официальный сайт АО "Аэропорт Храброво" – [Электронный ресурс] – Режим доступа URL: <https://kgdavia.ru/airport/info/>
5. Аэропортовые сборы и тарифы за наземное обслуживание в аэропорту Калининград (Храброво) URL: <https://kgdavia.ru/partners/airlines/services/>
6. China eastern airlines – общая информация / URL: https://ru.ceair.com/newCMS/ru/ru/content/ru_Footer/AboutUS/201904/t20190415_6780.html
7. Приказ Федеральной антимонопольной службы от 26 апреля 2024 г. № 281/24 "Об утверждении Перечней субъектов естественных монополий в сфере

услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется ФАС России".

8. Клепцова Л. Н. Менеджмент транспортного процесса: учеб. пособие. Кемерово, 2020. 204 с.

9. Немчинов О. А. Авиатранспортный маркетинг: экономическая эффективность функционирования аэропорта: учеб. пособие. Самара: Самарский гос. ун-т, 2020. 96 с.

10. Модернизация аэропортов и развитие авиаперевозок: матер. конф. / под ред. П. А. Пегина. Санкт-Петербург: СПбГУ ГА, 2020. 165 с.

References

1. "Air Code of the Russian Federation" dated 03/19/1997 № 60-FZ (as amended on 08.08.2024. (In Russ.).

2. Comprehensive program for the development of the air transport industry of the Russian Federation until 2030, Government of the Russian Federation. (In Russ.).

3. The official website of the Federal Air Transport Agency – [Electronic resource] – URL access mode: <https://favt.gov.ru/> (In Russ.).

4. General information and the Charter of JSC Khrabrovo Airport. The official website of JSC Khrabrovo Airport – [Electronic resource] – Access mode URL: <https://kgdavia.ru/airport/info/> (In Russ.).

5. Airport fees and tariffs for ground handling at Kaliningrad airport (Khrabrovo) URL: <https://kgdavia.ru/partners/airlines/services/> (In Russ.).

6. China eastern airlines – general information / URL: https://ru.ceair.com/newCMS/ru/ru/content/ru_Footer/AboutUS/201904/t20190415_6780.html

7. The official website of the Federal Air Transport Agency – [Electronic resource] – URL access mode: <https://favt.gov.ru/> (In Russ.).

8. Kleptsova L. N. Management of the transport process: training manual. Kemerovo, 2020. 204 p. (In Russ.).

9. Nemchinov O. A. Air transport marketing: economic efficiency of airport operation: training manual. Samara: Samara University, 2020. 96 p. (In Russ.).

10. Modernization of airports and development of air transportation: conference proceedings / edited by P. A. Pegin. St. Petersburg: St. Petersburg State University GA, 2020. 165 p. (In Russ.).

Информация об авторах

М. А. Склодовский – помощник коммерческого директора аэропорта "Храброво", аспирант ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "КГТУ"

А. В. Иванов – доктор экон. наук, профессор ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "КГТУ"

Information about the author

M. A. Sklodovsky – Assistant Commercial Director at Khrabrovo Airport, postgraduate student of the INOTECU Kaliningrad State Technical University

A. V. Ivanov – Doctor of Economics, Professor of the INOTECU of the Kaliningrad State Technical University

Статья поступила в редакцию 03.10.2024; одобрена после рецензирования 06.10.2024; принята к публикации 10.10.2024.

The article was submitted 03.10.2024; approved after reviewing 06.10.2024; accepted for publication 10.10.2024.

