

УДК 656.07,338.47

## ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

© Немчинов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация*

e-mail: nemchinoff-samara@yandex.ru

Современное состояние развития аэропортовых предприятий обусловлено влиянием постоянно изменяемой внешней среды, зависящей от отраслевых изменений, макроэкономической и социальной динамики, геополитики [1].

Целью исследования является разработка подхода к управлению эффективностью функционирования аэропортового предприятия через проведение оценки и прогнозирования результатов взаимодействия с основными субъектами авиатранспортного рынка в условиях изменяющихся внешних и внутренних влияющих факторов.

Взаимодействие различных субъектов современного рынка воздушных перевозок имеет ряд особенностей, влияющих на динамику изменения их запросов и предпочтений:

- высокая конкуренция среди авиакомпаний, что отмечается даже на региональных рейсах с невысокой общей рентабельностью;
- монопольное в большинстве случаев положение аэропортов, позволяющее им устанавливать условия или ограничения для остальных участников рынка (эксплуатантов, снабжающих предприятий и пр.);
- значительные различия в перечне необходимых услуг по регионам в связи с особенностями формирования пассажиропотока (туристический пассажиропоток, вахтовый пассажиропоток и т. д.) [2; 3].

В основе эффективного управления воздушными перевозками лежит возможность прогнозирования пассажиропотока, учитывающего влияние различных внешних и внутренних специфических факторов.

К внутренним факторам, влияющим на величину пассажиропотока, можно отнести уровень развития аэропортовой инфраструктуры, число базовых и базирующихся авиаперевозчиков, величину тарифов на авиаперевозки, степень удовлетворенности клиентов и контрагентов.

При этом внутренние факторы во многом отражают степень макроэкономических процессов: рейтинг инвестиционной привлекательности региона, уровень его инновационного потенциала, численность и авиационная подвижность населения, среднедушевые месячные денежные доходы, потенциал развития экономики и промышленности и пр. [4; 5].

Стоимостные характеристики пассажирских перевозок (транспортный тариф) непосредственным образом сказываются на ее цене в местах конечного потребления, добавляясь к затратам на производство, а также влияют на конкурентоспособность и масштаб сбыта продукции. Высокая стоимость воздушных перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для населения с невысокими доходами делает эти поездки вовсе недоступными.

В рамках исследования рассмотрена оптимизационная модель спроса на авиаперевозки, позволяющая оценить совокупную потребность с учетом расслоения населения по доходам, а также наличия конкурирующих видов наземного транспорта – возможно, менее скоростных, но более дешевых.

Анализ социально-экономического развития страны в целом или отдельного региона строится через систему взаимосвязанных прогнозов объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания. Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

В этой связи проведен анализ социально-экономических, инфраструктурных показателей и показателей транспортной работы, характеризующих уровень развития экономики отдельных регионов страны.

Для проведения комплексной оценки влияния выделенных факторов на региональную экономику проведено исследование системы факторов с последующим установлением функциональных зависимостей между показателями, представляющих собой оценку значений зависимых (эндогенных) переменных по значениям входных (экзогенных) переменных. Всего в ходе исследования анализировалась статистика по 14 показателям, 10 из которых эндогенные, а 4 – экзогенные [6]. Проведена оценка корреляционной зависимости анализируемых факторов между собой, а также функциональной зависимости эндогенных переменных от влияющих факторов.

Практическая значимость проведенной работы заключается в возможности на основе региональных статистических данных проводить динамическое моделирование функционирования аэропортовых предприятий во взаимодействии с остальными субъектами авиатранспортного рынка. Генерация изменений тех или иных экономических, транспортных или производственных параметров позволяет получить оценку величины эффекта не только для отдельных авиапредприятий, но и для экономики региона в целом.

### **Библиографический список**

1. Рязанов В.А. Пассажиропоток аэропортов России как индикатор социально-экономической динамики регионов страны // Региональные исследования. 2013. № 4 (42). С. 74–79.
2. Graham A., Morrell P. Airport Finance and Investment in the Global Economy. London: Routledge. Taylor & Francis Group. 2016. 283 p.
3. Peoples J. The economics of international airline transport. Bingley: Emerald Group Publishing Limited. 2014, 387 p.
4. Меркулова Е.И. Некоторые аспекты повышения инвестиционной привлекательности региональных аэропортов // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 1 (26). С. 20–22.
5. Меркулева А.И., Немчинов О.А. Определение функциональной зависимости регионального пассажиропотока воздушного транспорта от влияющих факторов // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 7. С. 40–45.
6. Немчинов О.А. Оценка влияния межрегионального транспортно-логистического взаимодействия хозяйствующих субъектов на динамику показателей развития аэропортовой сети // Транспортный бизнес и логистика: актуальные аспекты развития: тезисы докладов I Всерос. науч.-практ. конф. (17–19 февраля 2020 г.). Самара: Изд-во Самарского университета, 2020. С. 136–138.