

УДК 656.7.025, 338.47

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ КОНЦЕПЦИИ LOW-COST КАК ФАКТОРА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Евстифорова Д. В., Немчинов О. А.

Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С. П. Королёва, г. Самара

В настоящее время, во исполнение федеральных и региональных Постановлений производится модернизация аэропортовой инфраструктуры: строительство новых современных терминальных комплексов, реконструкция взлетно-посадочных полос, аэродромного оборудования, закупаются новые технические средства, производится обновление всей сопутствующей инфраструктуры.

После ввода в эксплуатацию нового пассажирского терминала часто встает вопрос о дальнейшей судьбе старого терминала. Данный вопрос остро стоит перед рядом крупных международных аэропортов, среди которых аэропорт города Самара – «Курумоч».

Бизнес-модель low-cost авиакомпаний обуславливает специфические требования к инфраструктуре как аэропорта в целом, так и пассажирского терминала в частности. Существенные отличия этих требований от требований традиционных авиакомпаний состоят в следующем:

1) Минимальные требования к комфорту пассажиров, если это влияет на себестоимость рейса. Аэропорт сокращает свои издержки за счет меньшего количества необходимых ресурсов на единицу пассажиропотока.

2) Минимальные требования к технологической оснащенности аэропорта, что позволяет аэропорту экономить на инвестициях в оборудование и программное обеспечение.

3) Минимальные требования к транспортной доступности аэропорта, позволяют аэропорту экономить за счет более низкой стоимости земельного участка и рабочей силы.

4) Минимальные требования к персоналу, обслуживающему пассажиров, кроме необходимых профессиональных компетенций, нет жестких стандартов внешнего вида, общения с пассажирами, работы с пассажирами в непредвиденных ситуациях. Соответственно аэропорт получает возможность привлечь менее квалифицированный персонал, использовать более быстрое обслуживание пассажиров.

5) Унифицированный флот low-cost авиаперевозчиков. Благодаря этому фактору у аэропорта нет необходимости содержать в штате персонал, обученный и сертифицированный для разнообразных типов воздушных судов (ВС), а также специализированную технику и средства наземного обслуживания для разных типов ВС.

При этом обслуживание low-cost авиаперевозчиков по более низким тарифам не приводит автоматически к снижению рентабельности аэропорта. За счет унификации обслуживания и пониженных требований к сервису аэропорт может предоставлять менее затратные услуги, обеспечивая более низкую удельную себестоимость обслуживания.

Перечисленные выше требования реализуемы в отечественных условиях, например, традиционные авиакомпании могут эксплуатировать унифицированный парк ВС, что позволит снизить издержки по техническому обслуживанию, также

существующие авиакомпании могут привлекать молодых специалистов, что позволит снизить постоянные расходы авиакомпаний.

Главным средством сокращения издержек на обслуживание low-cost авиаперевозок является повышение производительности труда основного производственного персонала, занятого в пассажирском и перронном обслуживании, авиационной безопасности. Кроме того, экономический эффект применения концепции low-cost зависит от выбора модели использования пассажирских терминалов для обслуживания перевозок [1]:

1. Обслуживание low-cost авиаперевозчиков в общем терминале с традиционными авиакомпаниями с полным сервисом. Поскольку обслуживание пассажиров осуществляется на одних и тех же площадях, то аэропорт получает минимальную разницу затрат на обслуживание пассажиров и ВС традиционных и low-cost перевозчиков – соответственно, не может предложить значительную разницу в тарифах.

2. Использование выделенной части терминала для обслуживания low-cost авиаперевозчиков. При этом в значительной мере используется инфраструктура существующего аэропорта, а сама выделенная посадочная галерея имеет конструкцию, аналогичную основному терминалу.

3. Использование в крупном аэропорту отдельного терминала для low-cost авиаперевозчиков. Возможны два варианта реализации этого подхода – использование для low-cost старого терминала после строительства нового или строительство нового специализированного терминала.

4. Специализированный low-cost аэропорт. Это наиболее эффективное решение с точки зрения соответствия бизнес-модели low-cost авиаперевозок. Такая модель позволяет в полной мере реализовать необходимые для low-cost авиаперевозчиков настройки и предложить минимальную стоимость обслуживания пассажиров.

Так как в России преобладает число международных аэропортов, то стоит отметить, что для развития рынка низкобюджетных авиаперевозчиков в РФ, наиболее приемлемы модель обслуживания пассажиров совместно с традиционными компаниями и модель использования в крупном аэропорту отдельного терминала для low-cost авиаперевозчиков. Поэтому для аэропорта «Курумоч» целесообразно будет привлечь low-cost авиакомпанию, целью которой будет использование старого пассажирского терминала, а так же получение дополнительной прибыли как для аэропорта, так и для самой авиакомпании.

Для дальнейшего развития аэропорта необходимо привлечь дополнительный пассажиропоток, например, из других региональных аэропортов Приволжского федерального округа или с других видов транспорта (в настоящий момент большинство людей выполняют поездки по территории ПФО, используя альтернативные виды транспорта и снижение стоимости на воздушные пассажирские перевозки, в перспективе, позволит привлечь граждан к использованию авиационного транспорта).

Таким образом, в аэропорт «Курумоч» будет доставляться дополнительный пассажиропоток, в том числе трансферный, совершающий пересадку с региональных и местных авиалиний на внутрироссийские и международные.

Обслуживание пассажиров низкобюджетной авиакомпанией может производиться в старом пассажирском терминале. Тем самым аэропорт будет иметь возможность разделить потоки пассажиров разных авианаправлений и получить дополнительную прибыль от обслуживания возросшего пассажиропотока.

Библиографический список

1. Развитие рынка низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации: Монография / А.В. Губенко, А.В. Корень. – М.: Студент, 2016.