

Секция «Востоковедение, африканистика»

Развитие бюджетного авиабизнеса в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Матвеева Анастасия Вячеславовна

Аспирант

Уральский Государственный Экономический Университет, Факультет мировой экономики и финансов, Екатеринбург, Россия

E-mail: anastasiyamatveeva@gmail.com

Динамично развивается рынок авиационных пассажирских перевозок Азиатско-Тихоокеанского региона. При этом крупнейшие авиакомпании Азии всё чаще прибегают к стратегии формирования собственных бюджетных подразделений. Бизнес-модель авиадискаунтера представляет собой эффективный способ минимизации затрат. Данная модель основана на следующих принципах: экономия на услугах для пассажиров и всех расходах, кроме прямых операционных затрат (стоимость авиакеросина, амортизация воздушного судна с учетом летного часа и пр.), наиболее оптимальное использование ресурсов и поддержание оборотов в связи с масштабом операций.

Одной из ключевых причин обращения флагманов рынка пассажирских авиаперевозок АТР к формированию дочерних бюджетных подразделений является устойчивый рост объема внутренних перевозок - 9,0% в 2011 году. Наивысший показатель роста объема внутренних пассажирских перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе был отмечен в 2010 году – 12,8%. Увеличению объемов авиаперевозок в регионе в 2010 году способствовал примерно 17-процентный рост внутреннего рынка в Китае. Данный показатель в 2012 году в Китае был отмечен на уровне 9,5% и являлся самым высоким среди стран-членов Международной ассоциации воздушного транспорта .

Хотя наибольший рост объема международных перевозок был зарегистрирован авиакомпаниями Ближневосточного региона, показатели роста, отмеченные в АТР, представляют значительное увеличение в абсолютном выражении. Всего, по данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в 2011 г. авиакомпаниями Азиатско-Тихоокеанского региона было перевезено 816,9 млн. пассажиров, из которых 578,2 млн. пассажиров приходилось на внутренние авиаперевозки и почти 238,7 млн. - на международные. Следует отметить, что в 2011 г. коэффициент загрузки воздушных судов Китая (82,2%) лишь незначительно уступал самому высокому в мире - показателю США (83%) [1, с. 113].

Азиатско-Тихоокеанские перевозчики зафиксировали в 2012 году более высокий темп роста объемов пассажирских перевозок (5,2%), чем в 2011 (4%), когда на показатели негативно повлияло цунами в Японии. На данный регион приходится одна пятая общего роста отрасли [5].

С каждым годом региональные авиаперелеты в Азии становятся все дешевле. В развитии бюджетной авиации Азия пока отстает от Европы и США, но этот разрыв с каждым годом будет сокращаться. Активно развивают свой бизнес уже работающие на азиатском рынке лоукостеры. Тем не менее, грань между бюджетными и обычными авиакомпаниями достаточно условна, на ряде направлений их тарифы могут практически не различаться. Бюджетные авиакомпании в первую очередь отличает большее внимание к сокращению расходов и не включению в цену билета любых дополнительных

услуг. Развитие бюджетной авиации в Азии меняет не только рыночную конъюнктуру, но и отношение к поездкам и путешествиям [2, с. 38].

По данным австралийского Center for Asia Pacific Aviation (CAPA), 13 полнофункциональных перевозчиков АТР в 2011 году уже имели либо планировали сформировать собственные бюджетные подразделения. В 2011 году о создании лоукостеров объявили сингапурская SIA, японские All Nippon Airways и Japan Airlines, а также тайландская авиакомпания Thai Airways.

Среди крупных игроков данного рынка подобных планов нет у гонконгской Cathay Pacific. Однако под её управлением находится более дешёвый бренд Dragon Air. В свою очередь крупные китайские авиакомпании в последние годы сконцентрировали внимание именно на быстрорастущем внутреннем рынке. В Китае цены на авиабилеты регулируются государством, так что перевозчики могут лишь предлагать скидки от установленных цен [2, с. 38].

Именно успех малазийской Air Asia, созданной по образцу европейского перевозчика Ryanair, вдохновил всех остальных игроков данного рынка. В 2001 году, когда бизнесмен Тони Фернандес приобрел обанкротившуюся компанию у малазийских властей, на бюджетные перевозки приходился лишь 1% пассажирского трафика. К 2006 году их доля достигла 6%, к 2010 почти 18%. Безусловно, подписание соглашения об «открытом небе» в Юго-Восточной Азии серьёзно ударило по некогда монопольным позициям государственных перевозчиков [2, с.39].

В Европе бюджетная авиация активно развивалась за счет существующей сети второстепенных аэропортов, в Азии же большинство лоукостеров использует уже устоявшиеся авиахабы, что делает конкуренцию ещё острее. Снижение издержек путем эксплуатации одного вида воздушных судов также всегда являлось ключевым принципом работы бюджетных авиалиний [4]. Одной из главных отличительных характеристик азиатских бюджетных авиакомпаний является их направленность на *дальнемагистральные перелеты*.

В настоящий момент дальнемагистральными бюджетными авиалиниями в Азии являются лишь австралийская Jetstar International и Asia X, летающая из Куала-Лумпура в Австралию, Париж и Лондон. В 2012 году к ним также присоединился сингапурский бюджетный дальнемагистральный авиаперевозчик Scoot, дочерняя компания Singapore Airlines. При этом основатели данного бюджетного авиаперевозчика полностью исключают прямую конкуренцию с родительской компанией, подчеркивая необходимость заполнить альтернативные сегменты рынка.

В ближайшие годы крупнейшие азиатские авиаперевозчики также планируют значительное *расширение флота*. Финансирование столь масштабных сделок будет осуществляться отчасти и за счет планируемых IPO (публичного размещения акций).

Развитие бюджетных авиакомпаний превращается в важный интеграционный фактор в регионе, трансформируя Азию в единое транспортное и экономическое пространство. Высокий уровень конкуренции в отрасли, а также растущий внутренний спрос заставляют даже крупных игроков рынка авиационных пассажирских перевозок Азиатско-Тихоокеанского региона открывать собственные бюджетные подразделения и применять технологии low-cost, пытаясь сделать свою бизнес-модель более гибкой.

Литература

1. Годовой доклад Совета Международной организации гражданской авиации. – 2011. – С. 113 [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://www.icao.int/publications/Documents>
2. Завадский, М. Азиатский бюджетный бум [Текст] / М. Завадский // Эксперт. - 2011. - № 35(768). - С. 38-39.
3. Airline Business Interactive. Special Report: Low-Cost Carriers. Low-Cost League. May 2012, p.35 [Электронный ресурс]. URL : <http://www.emagazine.airlinebusiness.com/1G4f955c>
4. Airline Business Interactive: Making models. Single fleet. April 2012, p.6 [Электронный ресурс]. URL : <http://www.emagazine.airlinebusiness.com/1M4f9a6eccc775e320.cde/page/>
5. International Air Transport Association. Press Release. Passenger Demand Grew as Air Cargo Declined in 2012. January 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iata.org/pressroom/01-31-01.aspx>