

1. 656.07

2. Научно-методические рекомендации по оценке конкурентоспособности авиакомпаний Российской Федерации.

3. Р.Н. Кидрачев (Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уфимский государственный авиационный технический университет», город Уфа).

4. Л.Н. Родионова. Доктор экономических наук, профессор. (Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уфимский государственный авиационный технический университет», город Уфа).

В настоящее время на рынке коммерческих авиаперевозок Российской Федерации наблюдаются следующие проблемы: низкая авиационная подвижность населения, высокий уровень износа парка воздушных судов, преобладание импортных самолетов в парке, низкая доступность авиатранспортных услуг, неравномерность развития рынка авиаперевозок и другие проблемы. Решение обозначенных проблем невозможно без роста конкурентоспособности всех участников рынка, в том числе авиакомпаний.

Как показывает обзор нормативно-правовых документов и научно-технической литературы в настоящее время отсутствуют общепринятые научно-методические рекомендации, посвященные оценке конкурентоспособности авиакомпаний. В рассмотренных публикациях и нормативно-правовых документах недостаточно внимания уделено учету показателей, характеризующих финансовое состояние авиакомпаний. При оценке конкурентоспособности авиакомпаний не дифференцируются. По нашему мнению, оценивать конкурентоспособность авиакомпании, перевозящей пассажиров и имеющей большой парк воздушных судов, с авиакомпанией, перевозящей грузы и имеющей маленький парк воздушных судов, некорректно.

Целью работы является разработка научно-методических рекомендаций по оценке конкурентоспособности авиакомпаний Российской Федерации.

Оценивать конкурентоспособность авиакомпаний Российской Федерации предлагается в три этапа. Первый этап исследования посвящен формированию исходных данных. Состав исходной выборки предлагается сформировать из авиакомпаний Российской Федерации. Второй этап исследования посвящен категорированию авиакомпаний на основе кластерного анализа. Сначала проводится иерархический кластерный анализ, в результате проведения которого экспертным путем определяется число кластеров. Далее проводится неиерархический кластерный анализ методом К-средних. После проведения кластерного анализа проводится дисперсионный анализ и составляется матрица евклидовых расстояний. В результате проведения кластерного анализа предлагается составить матрицу «размер – вид загрузки парка» авиакомпаний. Третий этап исследования посвящен оценке конкурентоспособности авиакомпаний на основе метода многокритериального ранжирования. Оценку конкурентоспособности авиакомпаний предлагается осуществить по каждой группе авиакомпаний отдельно. После определения характеристик узловых точек функции принадлежности и определения значений параметров, соответствующих узловым точкам функции принадлежности, происходит определение значений коэффициентов функции принадлежности. Для оценки конкурентоспособности авиакомпаний Российской Федерации на основе метода многокритериального ранжирования предлагается двухуровневая система показателей. В состав каждого блока предлагается включить три единичных показателя. После расчета значений параметров функции принадлежности осуществляется расчет значения агрегирующей функции принадлежности по формуле средней геометрической по каждому блоку.

На основе данных, полученных в результате кластерного анализа, составлена матрица «размер – вид загрузки парка» авиакомпаний. Установлено, что на отечественном рынке коммерческих авиаперевозок отсутствуют крупные авиакомпании, специализирующиеся на перевозке пассажиров. Исходя из размера выделено три вида авиакомпаний: малые (20

авиакомпаний), средние (19 авиакомпаний) и крупные (2 авиакомпании). Исходя из вида загрузки парка также выделено три вида авиакомпаний: грузовые (15 авиакомпаний), пассажирские (16 авиакомпаний) и смешанные (10 авиакомпаний).

Исходя из загрузки парка предлагается разделить авиакомпании на три лиги: пассажирская, грузовая и смешанная. В состав каждой лиги предлагается выделить пять дивизионов.

В результате оценки конкурентоспособности методом многокритериального ранжирования средних по размеру и смешанных по виду загрузки парка самолетов авиакомпаний наименьшие средние значения агрегирующих функций принадлежности зафиксированы по блокам «Инфраструктура» и «Перевозки пассажиров».

По блоку «Инфраструктура» выделены следующие «узкие места»: низкий удельный вес самолетов отечественного производства в структуре парка самолетов авиакомпаний, небольшое количество самолетов в составе авиапарка, высокий средний возраст воздушных судов в составе парка. По блоку «Перевозки пассажиров» выделены следующие «узкие места»: незначительное число перевозимых пассажиров, невысокой пассажирооборот. В целях усиления конкурентоспособности авиакомпаний предложены рекомендации.

Применение предлагаемых научно-методических рекомендаций позволит:

- 1) органам государственной власти оценивать уровень конкурентоспособности авиакомпаний;
- 2) авиакомпаниям идентифицировать «узкие места» в своей деятельности, а также корректировать собственную стратегию развития;
- 3) аэропортам принимать решение о сотрудничестве с авиакомпанией.