

УДК 338.24

**ТРАНСФОРМАЦИЯ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РФ ПОД
ВЛИЯНИЕМ ИЗМЕНЯЮЩИХСЯ УСЛОВИЙ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ**
**TRANSFORMATION OF THE AIR CARRIAGE MARKET IN THE RUSSIAN FAR
EAST UNDER THE INFLUENCE OF CHANGING EXTERNAL ENVIRONMENTAL
CONDITIONS**

¹Е.Е. Ноева

¹E.E. Noeva

1. ФГАОУ ВО Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова, Якутск,
email: noevga@mail.ru

M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, email: noevga@mail.ru

Аннотация

В рамках исследования рассматривается положение российских авиакомпаний в условиях санкций, отраслевые риски и факторы, способные привести к их неплатежеспособности и банкротству. Анализ финансовых показателей ряда дальневосточных компаний-авиаперевозчиков и оценка вероятности банкротства одной из региональных авиакомпаний в качестве примера подтверждают их несостоятельность в рыночных условиях и неспособность к преодолению кризиса собственными силами. В качестве наиболее рационального способа устранения вероятных рисков неплатежеспособности дальневосточных региональных и местных компаний-авиаперевозчиков рассматривается их недавнее объединение в альянс, задачей которого является укрепление и расширение маршрутной сети Дальнего Востока РФ и выполнение субсидированных перевозок по льготным маршрутам. Оценивается комплексный положительный эффект от реализации данных мер, как наиболее приемлемых в сложившихся обстоятельствах.

Abstract

The study examines the situation of Russian airlines under sanctions, industry risks and factors that could lead to their insolvency and bankruptcy. An analysis of the financial indicators of a number of Far Eastern airline companies and an assessment of the likelihood of bankruptcy of one of the regional airlines as an example confirms their insolvency in market conditions and their inability to overcome the crisis on their own. As the most rational way to eliminate the probable risks of insolvency of Far Eastern regional and local airline companies, their recent merger into an alliance is considered, the task of which is to strengthen and expand the route network of the Russian Far East and provide subsidized transportation on preferential routes. The complex positive effect of the implementation of these measures is assessed as the most acceptable in the current circumstances.

Ключевые слова: кризис, риски, факторы, банкротство, альянс, Единая дальневосточная авиакомпания, субсидирование, маршрутная сеть.

Keywords: crisis, risks, factors, bankruptcy, alliance, United Far Eastern Airlines, subsidies, route network.

Введение

Вероятность наступления кризиса в организации существует всегда. Любая организация, независимо от формы собственности, отраслевой принадлежности и размера, в процессе своей деятельности сталкивается с целым рядом негативных факторов, ухудшающих ее финансово-экономические показатели, которые, в конечном счете, могут спровоцировать состояние кризиса и банкротство. Проблема банкротства приобретает особую актуальность в условиях экономической нестабильности и неопределенности. Банкротство является следствием и финальной фазой развития кризисного состояния организации, поэтому предотвращение наступления кризиса или его преодоление требует принятия своевременных мер.

Изменение геополитической обстановки в 2022 году сказалось определенным образом на деятельности российских компаний различных отраслей. Введение санкций создало новые вызовы и риски для деятельности авиатранспортных перевозчиков, которая была тесно связана с глобальным рынком и находилась в кризисном состоянии ещё вследствие пандемии Covid-19. Изменения, в результате которых российские авиакомпании лишились международных маршрутов, технического обслуживания иностранных воздушных судов, запреты на поставку запчастей и комплектующих, лизинговые ограничения и т. д. привели отрасль к непомерно высоким убыткам. Преодоление сложившейся ситуации потребовало применения комплексных подходов и решений в разработке и реализации антикризисных мер как на уровне организаций, так и на отраслевом уровне, с применением как рыночных рычагов и инструментов, так и различных форм государственной поддержки. В данной работе приводится пример такого решения, анализ его обоснованности и оценка эффективности его реализации.

Цель исследования

Целью данного исследования является анализ финансового положения, авиaperевозчиков Дальнего Востока РФ, в сравнении с ведущими российскими компаниями, оценка вероятности их выхода из положения собственными силами, рассматривается обоснованность и эффективность реализации принятых на государственном уровне решений, касательно их поддержки и дальнейшего развития в интересах населения Дальнего Востока РФ.

Объекты и методы исследования

Объектами исследования являются дальневосточные авиакомпании. Информационную базу составили труды отечественных и зарубежных экономистов, посвященные темам оценки кризисного состояния организации и его преодоления. В частности, для определения вероятности банкротства авиакомпании «Якутия» использовались методики таких авторов как: Э. Альтман, А.Ю. Беликов и Г.В. Давыдова, Р.С. Сайфуллин и Г.Г. Кадыков. Исследованы факторы, влияющие на финансовое состояние авиакомпаний. В ходе исследования применялись также методы сравнительного анализа и экспертной оценки.

Результаты исследования и их обсуждение

Факторов и, соответственно, причин неплатежеспособности и последующего банкротства существует множество, однако, в конечном счете, все они могут быть разделены на две группы: объективные и субъективные или внутренние и внешние. Объективные факторы связаны с условиями хозяйствования, а субъективные обусловлены характером операционной деятельности организации и управленческой политикой ее руководства. В современной экономике соотношение влияния негативных внешних и внутренних факторов, как правило, распределяется в пропорции 1/3 и 2/3 соответственно.

Однако, в условиях нестабильной экономической ситуации соотношение меняется на обратное [1].

Кроме внешних и внутренних факторов, банкротство могут спровоцировать и определенные специфические явления и тенденции, которые характерны для конкретной организации или отрасли. Например, показатели производственной деятельности авиакомпаний демонстрируют определенную цикличность, то есть наблюдаются периоды подъема и спада экономики отрасли, обусловленные периодическим изменением темпов пассажирских перевозок. Период изменения показателя составляет 6-7 лет [2]. По словам А.И. Бородина, исследовавшего факторы банкротства и риски авиакомпаний, «отрасль гражданских авиаперевозок является низкомаржинальным бизнесом – компании подвержены множеству рисков: изменения цены на топливо, валютных курсов, внешних эффектов и др. Все это влияет на устойчивость авиакомпаний и их способность выполнять свои обязательства» [3].

Теме оценки вероятности банкротства авиакомпаний посвящено довольно много работ, этот аспект имеет свою специфику, обусловленную особенностями деятельности, стратегической важностью отрасли и даже географической принадлежностью конкретной рассматриваемой компании. Однако, пока не существует моделей, которые были бы разработаны и использовались специально для авиационной отрасли, диагностика вероятности банкротства авиакомпаний осуществляется с помощью разных моделей [4]. Для этого могут использоваться зарубежные модели Э. Альтмана, У. Бивера и других, а также отечественные модели А.Ю. Беликова и Г.В. Давыдовой, Р.С. Сайфуллина и Г.Г. Кадыкова, О.П. Зайцевой.

В работе А.И. Бородина, профессора кафедры финансового менеджмента РЭУ им. Г.В. Плеханова, и его соавторов приводится подробное исследование методик и показателей, применявшихся в разное время для анализа вероятности банкротства авиакомпаний по всему миру, а также полученные с их помощью результаты, правильность которых сейчас уже можно оценить. Применяемые показатели, оценивающие различные факторы и риски, анализируются и ранжируются по степени значимости. Согласно полученным данным, в качестве факторов, способных эффективно использоваться в модели определения вероятности банкротства, должны использоваться следующие:

- чистая прибыль;
- коэффициент срочной ликвидности (соотношение краткосрочных обязательств и высоколиквидных активов – денежных средств и дебиторской задолженности);
- коэффициент загрузки воздушных судов (особо подчеркивается, что, «вопреки незначимости показателя загрузки судов, его присутствие повышало точность предсказания логит-модели»);
- оборачиваемость активов;
- географическая принадлежность компании [5].

Из-за высокой себестоимости оказываемых услуг для авиакомпаний большое значение имеет финансовый результат и его изменения. Финансовая успешность авиакомпании определяется уровнем получения операционной прибыли. Поскольку темпы роста себестоимости авиатранспортных услуг зачастую обгоняют рост выручки, авиакомпании пребывают в состоянии постоянной угрозы получения убытков вместо прибыли от операционной деятельности [6]. Чтобы исправить положение, разумеется, следует принимать меры, направленные на повышение выручки, либо снижение себестоимости. Однако, для Дальневосточного региона, отличающегося невысокой плотностью населения, зато высокими издержками, как в сферах экономики, так и стоимости жизни вообще, реализовать любые решения в указанных направлениях будет

сложно. К примеру, возможности для увеличения выручки посредством повышения цен за перевозку, уже и без того очень высоких в данном регионе в сравнении с другими территориями РФ, ограничены покупательной способностью населения, которая зависит от уровня среднедушевых доходов. На Дальнем Востоке пассажиропоток поддерживается за счёт оплаты проезда в отпуск для бюджетников, оплаты командировок работников работодателями, продажи ограниченных объемов субсидированных билетов по определенным направлениям. Прочим пассажирам приходится тратить свои сбережения или использовать кредиты банков. Так что в случае роста цен на билеты пассажиропоток будет только уменьшаться. Снижение себестоимости для данной отрасли затруднительно, особенно, когда речь идет об обслуживании авиатранспорта в условиях экстремально низких температур да еще и о перелетах в зоне Севера и Арктики и на дальние расстояния при том, что, как минимум, «на финансовое состояние авиакомпаний России оказывает негативное влияние рост стоимости топлива, средневзвешенная цена которого по темпам роста опережает инфляцию более чем в 3 раза» [7], а этот фактор далеко не единственный. Финансовую устойчивость авиакомпаний ухудшает и чрезмерная зависимость от заемных средств, когда только на выплату процентов по кредитам уходит существенная часть денежного потока.

Финансовый результат деятельности авиакомпании в немалой степени зависит от маршрутной сети, которую она обслуживает. По дальности и направлению полетов авиакомпании подразделяют на магистральные, региональные и местные. Магистральные авиакомпании осуществляют как международные (в том числе межконтинентальные), так и внутренние перевозки. Региональные авиакомпании осуществляют международные (в том числе внутриконтинентальные), межрегиональные и внутрирегиональные перевозки. Местные авиакомпании – это компании, выполняющие исключительно внутренние перевозки, как правило, обеспечивают авиасообщение внутри региона-субъекта РФ [8].

В работе Р.Н. Кидрачева выполнено категорирование авиакомпаний по степени их рыночной конкурентоспособности на основе кластерного анализа, в основе которого такие показатели, как пассажирооборот, пассажиропоток, количество воздушных судов в парке [9]. Согласно данной классификации, компании могут быть разделены на четыре категории: очень крупные, крупные, средние, мелкие. Перечень компаний, выбранных для анализа, показывает определенную зависимость распределения компаний по кластерам от дальности и направления полетов. Например, к категории крупных и очень крупных были отнесены «Аэрофлот», S7 (АО «Авиакомпания «Сибирь»), «Ютэйр», «Уральские авиалинии», к средним – региональные компании-перевозчики, а в число мелких вошли в основном местные авиакомпании, осуществляющие перевозки внутри регионов [9]. Исследование подтверждает и А.В. Матвеева, заявляя при этом, что региональные и местные маршруты «не способны генерировать пассажиропотоки, обеспечивающие рентабельность перевозки. Это, в свою очередь, определяет высокую себестоимость авиаперевозок, вследствие высоких удельных затрат и эксплуатации воздушных судов малой вместимости. Данный вид авиаперевозок является социально значимым и не является предметом коммерчески эффективного бизнеса» [10]. Несмотря на определенные сложности, магистральные авиаперевозчики, то есть крупные компании, осуществляющие межрегиональные и международные рейсы, имеют несравнимо больше ресурсов и возможностей, что обеспечивает им положительный финансовый результат и приемлемую финансовую устойчивость. Региональные и, тем более, местные компании гораздо сильнее подвержены воздействию кризисов, финансово зависимы и в рыночных условиях в принципе неконкурентоспособны.

Например, в работе В.А. Шанауриной представлены результаты анализа вероятности банкротства российской авиакомпании S7 (АО «Авиакомпания «Сибирь»),

выполненного с применением методик Э. Альтмана, У. Бивера, Р. Лиса, О.П. Зайцевой, А.Ю. Беликова и Г.В. Давыдовой (модель ИГЭА). Являясь магистральными авиаперевозчиками, авиакомпании «Аэрофлот», S7 и «Ютэйр» вместе контролируют около 60% рынка авиаперевозок. Компания S7 является одной из наиболее успешных в РФ, занимает второе место по объему выручки после «Аэрофлота». Выполненный в 2018 году прогноз предсказывал незначительный риск банкротства по моделям Р. Лиса и О.П. Зайцевой, неоднозначный вывод у Бивера, зону неопределенности или малую вероятность у Альтмана и резкий переход от максимальной вероятности банкротства к минимальной (менее 10%) к концу рассматриваемого периода у Беликова-Давыдовой [11]. В общем большинство прогнозов были положительные. Действительно, крупная магистральная авиакомпания S7 продолжает существовать и довольно успешно, благодаря приемлемому соотношению собственных и заемных средств и довольно высокой рентабельности. Успех обусловлен, в немалой степени, высокой выручкой и объемами перевозок. Несмотря на колебания показателей, отражающие воздействие различных факторов, компания стабильно обеспечивает себе операционную прибыль, как на момент проведения анализа, представленного в статье [11], так и в последующий период до 2022 года включительно.

Для сравнения стоит взять компанию из категории средних, имеющую региональное значение и характеризующуюся определенной географической привязкой, и рассмотреть ее показатели более подробно. АО «Авиакомпания «Якутия» была зарегистрирована в 2002 году, ее основной деятельностью являются авиаперевозки пассажиров и грузов. Компания осуществляет рейсы внутри Республики Саха (Якутия) и Дальневосточного федерального округа, а также в центральные регионы РФ, страны ближнего зарубежья и Юго-Восточной Азии [12]. Помимо этого осуществляются ремонт и техническое обслуживание авиатранспорта, оптовая торговля авиационным топливом, хранение и складирование грузов, а также другие виды вспомогательной деятельности. С 2020 года АО «Авиакомпания «Якутия» включена в перечень системообразующих организаций, которые могут претендовать на финансовую поддержку из федерального бюджета. АО «АК «Якутия» является социально-значимой организацией, деятельность которой обеспечивает потребности экономики республики в авиаперевозках и транспортную мобильность для жителей Якутии.

По данным финансовой отчетности компании [13] можно сделать несколько выводов. Операционная деятельность авиакомпании «Якутия» убыточна: себестоимость авиатранспортных услуг существенно превышает выручку от их реализации. В рыночных условиях выживание такой компании было бы невозможным. Темпы прироста выручки, однако, существенно выше темпов увеличения себестоимости, то есть компания работает над снижением издержек. Положительный финансовый результат в конце рассматриваемого периода достигается благодаря не основной деятельности, а поступлениям средств из бюджета в виде прочих доходов. Причина в том, что компания выполняет субсидированные перевозки льготных категорий населения, пользующихся правами, обусловленными условиями проживания и географическим положением Республики Саха (Якутия). Население республики также представляет собой основной сегмент, на который ориентирована компания. Следует сказать, что в РС(Я) проживает чуть больше 1 млн. человек, так что объемы перевозок в общем ограничены. Снижение пассажиропотока, а соответственно, и выручки по сравнению с 2021 годом связано с тем, что перелеты в 2022 году выполнялись в сокращенном объеме из-за технической неисправности некоторых воздушных судов, а также ограничений, связанных с длительной реконструкцией взлетно-посадочной полосы аэропорта города Якутска. Дальность перелетов и соответствующие затраты топлива, суровые климатические условия с экстремально низкими температурами, увеличивающие затраты на

обслуживание и ремонт, отрицательная динамика производственных показателей из-за конкуренции, например, с той же компанией S7, выполняющей рейсы по тем же маршрутам, но для клиентов, не использующих субсидии, зависимость от бюджетных поступлений, приводящая к росту дебиторской задолженности, платежи по лизинговым договорам – все эти факторы отрицательно влияют на финансовое положение авиакомпании «Якутия», приводя к росту задолженности и накапливая непокрытый убыток. Отрицательный собственный капитал в балансе АО «АК «Якутия» означает, что компания работает с убытком и все имущество формируется исключительно за счет заемного капитала. До этого авиакомпания заканчивала отчетный год с чистой прибылью в допандемийном 2019 году. В обороте организации низкая доля денежных средств и преобладающая доля средств дебиторов.

Результаты диагностики вероятности банкротства авиакомпании «Якутия», выполненные с использованием разных методик, представлены в таблице 1.

Таблица 1

Оценка вероятности банкротства АО «АК «Якутия» за период 2020-2022 гг. [13]

Модель	Значение Z/R			Вероятность банкротства организации		
	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Альтмана для развивающихся рынков (Z)	-10,73	-4,14	-1,45	Высокая	Высокая	Высокая
Беликова-Давыдовой (ИГЭА) (R)	-9,13	-7,93	-5,81	Максимальная	Максимальная	Максимальная
Сайфуллина-Кадыкова (R)	-8,15	-0,15	-0,11	Высокая	Высокая	Высокая

Что касается оценки вероятности банкротства авиакомпании «Якутия», то ее результаты однозначны: организация имеет высокую вероятность наступления несостоятельности. Однако, имеется некоторая положительная динамика. Итоговые показатели (значения Z/R) увеличиваются, а, значит, угроза несостоятельности авиакомпании снижается. Улучшение показателей связано, в основном, с ростом выручки, активов организации и положительным финансовым результатом в 2022 году.

Отраженная в таблице ситуация сохраняется как минимум в течение последних пяти лет. В последний раз прибыль от продаж авиакомпании получала в 2017 году, так что накопленный за этот период убыток в итоге превысил собственный капитал. Анализ отчетности компании показывает высокий уровень кредитной нагрузки, отсутствие высоколиквидных активов в структуре имущества, отрицательную величину собственного капитала в балансе. Предпринимаемые на уровне компании антикризисные меры не дали положительного результата, как и поддержка на уровне региона. Компания работает с большими финансовыми рисками, что требует принятия незамедлительных антикризисных мер. Несмотря на слабые показатели и негативные прогнозы, стратегически важную для региона авиакомпанию необходимо сохранять, для чего в течение многих лет ей оказывалась всяческая поддержка со стороны региональных органов власти, что и позволяло ей продолжать функционировать. Это, кстати, подтверждает мысль, что модели оценки вероятности банкротства применительно к авиатранспортной отрасли, если таковые будут разработаны, должны «использовать не только финансовые показатели компаний (прибыльность, ликвидность, долговая нагрузка), но также и ряд операционных факторов, в частности: принадлежит ли компания государству, топливную эффективность авиапарка, маршрутную сеть и др.» [14]. Однако, оказания поддержки за счет только ресурсов регионального бюджета оказалось

недостаточно для восстановления платежеспособности, как и собственных усилий компании, учитывая текущее положение отрасли, рыночные возможности и территориальные особенности региона, а также уровень глубины развития кризисной ситуации. Соответственно, необходима более масштабная помощь и комплексные меры.

Финансовая ситуация авиакомпании «Якутия», хоть и запущена, но вполне характерна для дальневосточных авиаперевозчиков. В 2022 году АО «Авиакомпания «Якутия» вошла в состав Единой дальневосточной авиакомпании, созданной в 2021 г., структура которой выстроена на базе АО «Авиакомпания «Аврора», ранее принадлежавшей «Аэрофлоту» и переданной правительству Сахалинской области в 2020 году. В ее состав, помимо авиакомпании «Аврора», вошли пять региональных перевозчиков: две якутские авиакомпании – АО «Авиакомпания «Якутия» и АО «АК «Полярные авиалинии», АО «Камчатское авиационное предприятие», АО «ЧукотАВИА» и АО «Хабаровские авиалинии». Пока Единая дальневосточная авиакомпания сохраняет условное название «Аврора», однако, в скором времени шесть дальневосточных перевозчиков, входящих в группу «Аврора», перейдут на новый единый бренд – Aurora Region. Объединение выполнено в форме альянса, то есть подразумевает консолидацию существующих региональных авиакомпаний с государственным участием путем обмена акциями и совместной работы на принципах унификации, специализации, укрупнения и единой коммерческой политики [15]. При этом все компании сохраняют статус юридического лица и принадлежность к своему региону. Обмен акциями подразумевает передачу авиакомпании «Аврора» пакетов «25%+1 акция» региональных авиакомпаний. Объединенная маршрутная сеть единой Дальневосточной авиакомпании будет включать 535 социально значимых маршрутов, в том числе 100 маршрутов межрегиональных внутри ДФО и 435 местных [16].

Авиакомпания «Аврора», так же, как и Авиакомпания «Якутия», является региональной компанией, остальные относятся к категории местных, то есть выполняют внутрирегиональные перевозки с ограниченным пассажиропотоком. Создание единого дальневосточного перевозчика вызывало определенные противоречия и споры, в основном обусловленные желанием регионов сохранить свои авиакомпании в качестве отдельных юридических лиц. Весомым аргументом в пользу объединения стало финансовое положение и перспективы развития дальневосточных перевозчиков в современных условиях (Таблица 2).

Таблица 2

Основные финансово-экономические показатели деятельности перевозчиков Единой дальневосточной авиакомпании в 2021-2022 гг., млн. руб. [17]

Показатель	Год	Авиакомпании альянса					
		«АК «Аврора»	«АК «Якутия»	Камчатское авиационное предприятие	«АК «Полярные авиалинии»	«Хабаровские авиалинии»	«ЧукотАВИА»,
Выручка	2021	17 754, 8	10 903, 5	2 333, 3	4 887, 1	906, 8	1 784, 9
	2022	21 728, 3	10 017, 1	2 391, 0	5 350, 9	1 031, 7	1 683, 8
Себестоимость продаж	2021	-16 214, 2	-13 087, 7	-2 170, 1	-5 549, 2	-1 548, 0	-1 750, 4
		-20 086, 2	-12 174, 5	-2 275, 1	-6 371, 1	-1 778, 8	-1 839, 7

	2022						
Управленческие расходы	2021	-988, 7	0	-96, 1	0	-104, 8	-252, 7
	2022	-1 159, 0	-567, 6	-110, 2	0	-140, 1	-270, 5
Прибыль (убыток) от продаж	2021	363, 3	-2 184, 1	67, 0	-662, 1	-746, 0	-218, 3
	2022	177, 2	-2 901, 7	5, 7	-1 020, 2	-887, 3	-426, 4
Прочие доходы	2021	1 230, 6	2 500, 8	148, 3	1 145, 8	1 174, 6	477, 8
	2022	2 484, 1	4 796, 0	97, 9	1 749, 7	1 124, 5	642, 7
Прочие расходы	2021	-117, 5	-557, 2	-109, 0	-422, 1	-328, 7	-21, 1
	2022	-790, 1	-1 027, 8	-78, 6	-530, 9	-202, 0	-146, 0
Прибыль (убыток) до налогообложения	2021	1 770, 3	-749, 7	108, 2	16, 6	99, 9	255, 2
	2022	2 500, 2	345, 7	27, 3	96, 5	35, 2	110, 1
Чистая прибыль (убыток)	2021	1 508, 1	-609, 8	100, 8	23, 7	94, 4	207, 4
	2022	1 988, 3	188, 6	23, 3	33, 5	14, 3	77, 8

Согласно представленным данным, у большинства компаний, входящих в группу, результат от основной деятельности отрицательный из-за высоких издержек (себестоимость выше выручки), то есть, по сути, они убыточны. Лишь у «Авроры» имеется операционная прибыль, а также Камчатскому авиационному предприятию удастся вести безубыточную деятельность с минимальным положительным результатом. Обороты местных компаний существенно меньше, чем у «Якутии» и «Авроры». Отрицательный результат от основной деятельности местных компаний компенсируется субсидированием, отраженным в статье «Прочие доходы». Положение АО «АК «Якутия» на момент вхождения в альянс дальневосточных авиаперевозчиков, можно констатировать, было критическим. Межрегиональные рейсы по ДФО в рамках деятельности Единой дальневосточной компании «Аврора» Авиакомпания «Якутия» начала выполнять с сентября 2021 г., и, как свидетельствуют данные финансовой отчетности, по итогам 2022 г. очевидна положительная динамика. Растет вероятность, что предусмотренные в отношении группы компаний альянса меры государственного регулирования, поддержки и развития позволят всем участникам преодолеть кризис и укрепить свое положение.

Предполагается, что возможности альянса по заказу самолетов будут шире, чем у отдельных авиакомпаний. Единый дальневосточный перевозчик должен получить через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) в общей сложности 66 новых российских воздушных судов (45 самолетов – из них восемь Sukhoi Superjet 100, а остальные – это Ил-114, L-410, и 21 вертолет). По словам генерального директора Единой дальневосточной авиакомпании К. Сухоребрика, поставки новой авиатехники начнутся после 2024 года. В перспективе «Аврора» должна выполнять субсидируемые рейсы на новых воздушных судах российского производства, это было одним из условий ее создания (рис. 1).



Рис. 1. Меры, направленные на повышение финансовой привлекательности использования авиатранспортных средств российского производства [18]

Таким образом, осуществляется комплексная реализация, как мер государственной поддержки российского авиапрома, нацеленных на повышение привлекательности использования воздушного транспорта российского производства, так и мер, направленных на развитие сферы авиaperевозок в Дальневосточном регионе, и, наконец, компании, входящие в альянс перевозчиков, смогут пополнить свои парки воздушных судов на льготных условиях.

Заключение

В течение 2022-2030 гг. на выполнение субсидируемых рейсов по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа, согласно Комплексной программе развития авиатранспортной отрасли до 2030 года, будет перечислено 53,1 млрд. руб. (5,9 млрд. руб. ежегодно) [18]. В результате реализуемых мер по итогам 2022 года, благодаря субсидированию, удалось снизить цены на билеты в два раза, пассажиропоток Единой дальневосточной авиакомпании вырос на 16 процентов. Расширена транспортная сеть: количество социально значимых маршрутов «Авроры» выросло с 20 до 36, и будет расширяться дальше, поскольку в планах компании восстановить порядка 180 взлетных площадок в ДФО для судов малой авиации. Сокращение количества местных и региональных маршрутов «приводило до недавнего времени к разрушению единого экономического пространства внутри Российской Федерации» [19]. Создание новой, усовершенствованной маршрутной сети на Дальнем Востоке повысит связанность экономического пространства для бизнеса, будет способствовать социальному развитию территории, предоставляя возможность жителям свободно перемещаться внутри макрорегиона напрямую, а не через крупные транспортные узлы. Объединение в альянс группы дальневосточных компаний-авиaperевозчиков, каждая из которых отличается низкой эффективностью из-за своей географической привязки и не является достаточно конкурентоспособной в рыночных условиях, позволит им совместно пережить общеэкономический кризис и преодолеть собственные проблемы с помощью и в интересах государства и населения.

Список литературы

1. Скорнякова А.А. К вопросу оценки вероятности банкротства коммерческих организаций // Социально-экономическое пространство хозяйственной практики конца XX - начала XXI ВЕКА: обещанные и реальные изменения: Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Хабаровск, 11-12 ноября 2020 г.). Хабаровск: Издательство Дальневосточного государственного университета путей сообщения, 2020. С. 239-243.
2. Жуков В.Е. Исследование предпосылок возникновения операционного убытка в деятельности авиакомпании // Мир транспорта. 2020. Т. 18. № 2 (87). С. 118-135.
3. Бородин А.И., Пятанова В.И., Яшина А.В. Прогнозирование банкротства авиакомпаний: глобальный рынок // Экономический журнал Высшей школы экономики. 2019. Т. 23. № 3. С. 418-443.
4. Тимофеева А.С. Методы диагностики банкротства компаний авиационной отрасли // International Journal of Professional Science. 2019. № 11. С. 116-121.
5. Бородин А.И., Пятанова В.И., Яшина А.В. Прогнозирование банкротства авиакомпаний: глобальный рынок // Экономический журнал Высшей школы экономики. 2019. Т. 23. № 3. С. 418-443.
6. Жуков В.Е. Исследование предпосылок возникновения операционного убытка в деятельности авиакомпании // Мир транспорта. 2020. Т. 18. № 2 (87). С. 118-135.
7. Тимофеева А.С. Методы диагностики банкротства компаний авиационной отрасли // International Journal of Professional Science. 2019. № 11. С. 116-121.
8. Гордячкова О.В., Печетова Т.И. Авиализинг: спасение для авиакомпаний Дальнего Востока России? // Экономика, предпринимательство и право. 2019. Т. 9. № 4. С. 629-638.
9. Кидрачев Р.Н. Категорирование авиакомпаний на основе кластерного анализа // Национальная ассоциация ученых. 2018. № 9 (36). С. 60-65.
10. Матвеева А.В. Развитие местных и региональных направлений как основа роста российского рынка пассажирских авиаперевозок // Проблемы современной экономики. 2015. № 2 (54). С. 240-243.
11. Шанаурина В.А. К вопросу оценки вероятности банкротства российских компаний // Научные записки НГУЭУ. 2018. Вып.4. С. 4-6.
12. АО «Авиакомпания Якутия». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.yakutia.aero> (дата обращения 22.11.2023).
13. Отчетность организации АО «Авиакомпания «Якутия». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.list-org.com/company/40257/report> (дата обращения 31.10.2023).
14. Бородин А.И., Пятанова В.И., Яшина А.В. Прогнозирование банкротства авиакомпаний: глобальный рынок // Экономический журнал Высшей школы экономики. 2019. Т. 23. № 3. С. 418-443.
15. Горбунов В.П. Основные аспекты создания единой дальневосточной авиакомпании через развитие единой маршрутной сети, флота и летно-эксплуатационной инфраструктуры Дальневосточного региона // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. 2023. № 2. С. 44-62.
16. Единая дальневосточная авиакомпания «Аврора». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.flyaurora.ru/information/about/press-service/news/two-thousand-twenty-one/15991/> (дата обращения 21.11.2023).
17. Сервис проверки контрагентов. Отчетность организаций. [Электронный ресурс]. <https://www.list-org.com> (дата обращения 31.10.2023).

18. Комплексная программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года. (Утв. Распоряжением Правительства РФ от 25 июня 2022 г. N 1693-р). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/404798711/> (дата обращения 24.11.2023).
19. Матвеева А.В. Развитие местных и региональных направлений как основа роста российского рынка пассажирских авиаперевозок // Проблемы современной экономики. 2015. № 2 (54). С. 240-243.