

УДК 338.46:656.7

*Есполаева К.Р., магистрант*  
*Научный рук.: Карсыбаев Е.Е., д.т.н., профессор*  
*АО «Академия гражданской авиации»*

## **ВЛИЯНИЕ ТАРИФОВ НА ВОЗДУШНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ КАРАНТИНА**

### **КАРАНТИН ЖАҒДАЙЫНДА ӘУЕ ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛЫНА ТАРИФТЕРДІҢ ӘСЕРІ**

### **THE IMPACT OF TARIFFS ON AIR PASSENGER TRANSPORTATION IN QUARANTINE CONDITIONS**

**Аннотация.** COVID-19 оказал разрушительное воздействие на авиационную отрасль во всем мире, так как почти все авиаперевозки были остановлены с конца марта и даже по сей день. Казахстан не стал исключением, так как практически все регулярные международные и внутренние рейсы были приостановлены, несколько стран также ввели запрет на внутренние авиаперевозки, пытаясь сдержать распространение COVID-19. Все страны организовали репатриационные рейсы, чтобы доставить граждан, оставшихся за границей, но эти перевозки были очень ограничены по сравнению с обычными объемами авиаперевозок. Это исследование предназначено в качестве первого шага в более широком проекте для более полной оценки воздействия COVID-19 на тарифы в воздушных пассажирских перевозках и определения комплексного перечня рекомендуемых мер и правил, чтобы помочь странам смягчить воздействие и обеспечить восстановление, как для государства, так и для авиакомпании.

**Ключевые слова:** тариф, пассажирские перевозки, карантин, авиакомпания, репарационные рейсы, объемы авиаперевозок.

**Аңдатпа.** COVID-19 бүкіл әлемдегі авиация саласына жойқын әсер етті, өйткені барлық әуе тасымалы наурыз айының соңынан бастап бүгінгі күнге дейін тоқтатылды. Қазақстан бұдан тыс қалмады, өйткені барлық тұрақты халықаралық және ішкі рейстер тоқтатылды, сонымен қатар бірнеше ел COVID-19 таралуын болдырмауға тырысып, ішкі авиатасымалдарға тыйым салды. Барлық елдер шетелде қалған азаматтарды жеткізу үшін репатриациялық рейстер ұйымдастырды, бірақ бұл тасымалдау әдеттегі әуе тасымалымен салыстырғанда өте шектеулі болды. Бұл зерттеу COVID-19 әуе жолаушыларының тарифтеріне әсерін неғұрлым толық бағалау және елдерге әсерді азайтуға және мемлекет үшін де, авиакомпания үшін де қалпына келтіруді қамтамасыз ету үшін ұсынылған шаралар мен ережелердің кешенді тізімін анықтау үшін кең жобаның алғашқы қадамы ретінде жасалған.

**Түйін сөздер:** тариф, жолаушылар тасымалы, карантин, авиакомпания, репарациялық рейстер, әуе тасымалы көлемі.

**Abstract.** COVID-19 has had a devastating impact on the aviation industry worldwide, as almost all air travel has been halted since the end of March and even to this day. Kazakhstan was no exception, as almost all scheduled international and domestic flights were suspended, and several countries also imposed a ban on domestic air travel in an attempt to contain the spread of COVID-19. All countries organized repatriation flights to deliver citizens who remained abroad,

but these flights were very limited compared to normal air traffic volumes. This study is intended as the first step in a broader project to better assess the impact of COVID-19 on air passenger fares and identify a comprehensive list of recommended measures and regulations to help countries mitigate the impact and ensure recovery, both for the state and for the airline.

**Key words:** fare, passenger transportation, quarantine, airline, reparations flights, air traffic volumes.

**Введение.** Как известно, тариф, это установленная плата перевозчиком, взимаемая за перевозку одного пассажира либо за перевозку единицы веса багажа от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту [1]. У каждой авиакомпании для достижения эффективности в деятельности авиапредприятия необходимо эффективное управление его экономикой (доходами и расходами), которое должно строиться на выгодных целенаправленных решениях. Основным и наиболее эффективным инструментом является регулирование авиатарифов, то есть в каждой авиакомпании должно быть сформированная тарифная политика. Соотношение спроса и предложения на авиаперевозки, конкуренция авиакомпаний, инфляция, пандемии и экономическая политика в стране оказывают влияние на величину авиатарифов, которые устанавливает каждое авиапредприятие. И COVID-19 не стал исключением. Так как оказал разрушительное воздействие не только на тарифы пассажирских перевозок на воздушном транспорте, но и на авиационную отрасль во всем мире в целом [2].

Мало какая отрасль пострадала от пандемии COVID-19 так же сильно, как авиация. Резкое сокращение рейсов, а местами и полная их остановка с начала 2020г. по всему миру привела к коллапсу в отрасли. И если в начале года Международная ассоциация воздушного транспорта (ИКАО) говорила, что авиакомпании мира недополучат дохода в размере \$4-5 млрд, то к лету заявила, что убытки отрасли составят \$84,3 млрд.

Этот год назван худшим в истории авиации. Десятки авиакомпаний мира уже разорилось, большинство перевозчиков припарковало часть своего авиапарка, хотя это тоже стоит немалые деньги. Ускоренными темпами выводятся из эксплуатации немолодые самолеты и большие лайнеры, салоны бортов на 400-500 пассажиров заполнять некому. Так, раньше срока списываются пассажирские Boeing 747 и даже сравнительно молодые гиганты Airbus A380.

Не в лучшем состоянии и казахстанские авиакомпании. Весной 2020г., пожалуй, впервые за всю историю гражданской авиации страны, регулярные рейсы не выполнялись на протяжении нескольких недель. Были лишь единичные репатриационные и грузовые рейсы. Стараясь хоть немного заработать, авиакомпании SCAT и «Эйр Астана» стали возить грузы в салонах своих пассажирских «Боингов». Например, только SCAT за время действия режима чрезвычайного положения в Казахстане вынуждена была отменить порядка 3000 рейсов и аннулировать более 98 000 билетов. Это означает, что авиакомпании теряют колоссальные деньги. И если в 2019г. авиакомпания перевезла 2,2 млн. пассажиров, то в этом году итоговое количество перевезенных пассажиров составит менее 50% прошлогоднего показателя. И это влияет не только на тарифную политику авиакомпании, но и на экономику всего государства.

Летом возобновились воздушные сообщения внутри страны. В какой-то степени сыграл на руку частичный запрет на железнодорожные перевозки, но, конечно, до восстановления прежних объемов далеко.

Международное авиасообщение полностью не восстановлено. Да, Казахстану с августа открыты несколько стран, но количество рейсов в большинство государств небольшое. Неплохие объемы только с курортными Эмиратами, Египтом и Турцией. Но в октябре Министерство здравоохранения РК предложило вновь вводить ограничения на международные перелеты. И если на рейсы по Казахстану цены еще держатся, то по

некоторым зарубежным направлениям пассажиры увидели взвинченные тарифы. Конечно же, повлияло и то, что, доллар сильно вырос в 2020г., а многие траты перевозчиков в иностранной валюте. Но, все же не настолько обесценился тенге, чтобы билет из Алматы в Ташкент, куда лететь около часа, стоил так же, как в Нью-Йорк. Похожая картина с рейсами в Москву. Из-за чего некоторые категории пассажиров, например студенты не смогли во время попасть в учебные заведения которые, находились на территории России, где не было перехода на дистанционное обучение.

Проанализировав ситуацию и изучив проблему повышения тарифов и подорожания авиабилетов в некоторых авиакомпаниях и перспектив по стоимости авиаперелетов пришли к следующему мнению.

Если говорить про ситуацию с рейсами в Москву, то раньше между Россией и Казахстаном выполнялся 181 рейс в неделю, из них только в Москву было 56 рейсов. Сейчас весь пассажиропоток пытается втиснуться в 2 рейса в неделю - один рейс «Эйр Астаны» и второй «Аэрофлота». Так как было введено ограничение частоты полетов между этими странами, авиакомпании не имеют права выполнять рейсы больше утвержденного количества. Как оказалось, никакого повышения тарифов не было. Из-за большого спроса, который накопился за последние полгода, все рейсы заполнились за пару дней, и мест не было до конца ноября. При этом необходимо отметить, что основная часть пассажиров на этих полных рейсах - это пассажиры с авиабилетами на рейсы, отмененные ранее в связи с закрытием границ между государствами.

В авиакомпании заверяют, что максимальная стоимость авиабилета в экономическом классе обслуживания на прямом рейсе Нур-Султан - Москва составляет около 305 тыс. тенге. А если пассажир видит в системах бронирования гораздо более высокую цену по этому направлению, то, скорее всего, ему показывают рейс с пересадкой, например, по маршруту Нур-Султан – Стамбул – Москва. Кроме того, из-за отсутствия мест в эконом-классе сервисы по бронированию авиабилетов часто показывают тарифы на места бизнес-класса.

В авиакомпаниях мнение специалистов такое, что стоимость перелёта складывается из большого количества факторов. В их числе авиационное топливо, аэронавигационное обслуживание, расходы на обслуживание в аэропортах и прочее. Если существенно дорожает керосин, это вполне может отразиться на стоимости билета. Но два лидирующих казахстанских перевозчика заверяют, что стараются сохранить или даже снизить цены на билеты, где это возможно.

На сегодняшний день международных рейсов не много, а спрос на перелеты очень высоки и это очень сильно отражается и влияет на повышение стоимости авиабилетов.

Несмотря на ряд весомых форс-мажорных изменений, например авиакомпания SCAT не только сохранила прежний уровень тарифов, но и внедрила линейку безбагажных тарифов, на большинстве направлений стоимость авиабилетов стартует с отметки 5000 тенге. И такому примеру последовали и другие казахстанские авиакомпании, как FlyArystan. Сделав багаж платным, пассажирам дается возможность самим регулировать цены на авиабилеты.

На сегодняшний день у путешественников появились дополнительные расходы, такие как сдача ПЦР-теста, который требуется на многих направлениях. И авиакомпании с пониманием отнеслись к тому, что пассажиры несут дополнительные расходы на свое путешествие и на многие рейсы снизили тарифы. Например, за последние 3 месяца на маршруте Нур-Султан - Франкфурт средний тариф снизился на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Но что будет с тарифами после карантина? Разные эксперты в этой области говорят по-разному. Некоторые эксперты стали высказывать мнение, что до пандемии цены на билеты

в мире были достаточно низкими, из-за чего многие авиакомпании были на грани банкротства, и теперь пандемия приведет к глобальному росту цен на билеты. А некоторые эксперты думают, что когда ограничения будут отменены, спрос начнет восстанавливаться, но авиакомпании не станут бороться за пассажиров и снижать цены. Но понятно то, что после карантина ситуация кардинально изменится. А в хорошую или в плохую сторону это покажет время.

У многих авиакомпаний была годами устоявшаяся система расчета стоимости билета. Сейчас же наступил период, когда все процессы работы авиатранспорта подвергаются большим изменениям: от технических вопросов организации перелёта до маркетинга и продвижения. Для того чтобы авиаперелёты стали дешевле, нужно дождаться момента высокой конкуренции авиакомпаний и борьбы за спрос.

Сейчас, чтобы выжить, авиакомпании будут пробовать разные тактики заработка. Где-то билеты будут неминуемо дорожать, где-то дешеветь. Но, в общем, охарактеризовать данную ситуацию можно только одним словом – неопределенность [3].

Таким образом, по результату данного исследования понятно, что тарифы, это основная составляющая авиаиндустрии, которая зависит от разных факторов. Но в связи с карантином, тарифная политика каждой авиакомпании подверглась изменениям. И требует новых идеи для «выхода на прибыль» после карантина, что весьма сложно. Но исходя от методов исследования, можно понять что есть ряд факторов, которые могут повлиять на тарифы, это:

- запуск авиасообщений не только внутри страны, но и на международных направлениях;
- открытие границ государств;
- государственная поддержка авиакомпаний путем прямого вливания денег;
- облегчение или осложнение условий допусков пассажиров на рейсы, возможные дополнительные ограничения и т.п.

По самым оптимистичным прогнозам, для того чтобы выйти на показатели 2019 года, а также для урегулирования тарифной политики после карантина, авиакомпаниям потребуются порядка двух лет.

### Список использованной литературы

1. Шапкин В.С. Текущие тенденции рынка авиаперевозок. АТО/RU Доклад, представленный на заседании Технического комитета АЭВТ 16.12.2010.
2. Немчинов, О. А. Исследование тарифной политики авиакомпании на рынке пассажирских перевозок / О. А. Немчинов, К. И. Минеева. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2016. — № 27 (131). — С. 471-476. — URL: <https://moluch.ru/archive/131/36394/> (дата обращения: 18.12.2020).
3. Будин В. Почему казахстанцам стало дорого летать. / Forbes.kz. 09/11/2020.