

УДК 338.47

***ОЦЕНКА ВЗАИМОСВЯЗИ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНДИКАТОРОВ И  
ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ КРУПНЕЙШИХ РОССИЙСКИХ  
АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ***

***Беккер А.В.***

*Магистрант,*

*Новосибирский государственный университет экономики и управления,*

*Новосибирск, Россия*

**Аннотация**

Известно, что стабильность развития экономики страны складывается из успехов отдельных компаний. Результаты развития каждой из отраслей экономики влияют друг на друга и на уровень экономического развития страны в целом, который выражается в макроэкономических индикаторах. В условиях нестабильности российской экономики количественная оценка подобного влияния на основе статистических данных позволяет сделать ценные выводы касательно сильных и слабых сторон отдельного вида бизнеса, а также дать прогноз развития отрасли.

В данной работе проведена оценка связи отдельных макроэкономических, иных статистических показателей и финансовых результатов крупнейших российских компаний-представителей отрасли пассажирских авиаперевозок за последние 20 лет. По итогам работы выявлены ключевые макро-индикаторы для каждой из рассмотренных компаний, которые определяют их финансовые результаты периода.

**Ключевые слова:** макроэкономический показатель, финансовый результат, выручка, прибыль, авиаперевозки.

***EVALUATION OF THE RELATIONSHIP BETWEEN MACROECONOMIC INDICATORS AND FINANCIAL RESULTS OF THE LARGEST RUSSIAN AIR CARRIERS***

***Bekker A.V.***

*Master's Degree student,*

*Novosibirsk State University of Economics and Management,*

*Novosibirsk, Russia*

**Annotation**

It is known that the stability of the country's economy consists of the success of individual companies. The results of the development of each of the sectors of the economy affect each other and the level of economic development of the country as a whole, which is expressed in macroeconomic indicators. In the context of the instability of the Russian economy, the quantitative assessment of the influence on the basis of statistical data allows us to draw valuable conclusions regarding the strengths and weaknesses of a particular type of business, as well as to give a forecast of the industry development.

This paper assesses the relationship of certain macroeconomic and other statistical indicators and financial results of the largest Russian representative companies of the passenger air transport industry over the past 20 years. The key macro-indicators for each of the companies were identified, which determine their financial results of the period.

**Keywords:** macroeconomic indicator, financial result, revenue, profit, air transportation.

Экономическое развитие России с начала XXI века было весьма изменчивым: экономический подъем начала-середины 2000-х, основанный во многом на благоприятной внешней конъюнктуре, сменился рецессией к концу десятилетия, причиной чему стал мировой финансовый кризис. Процесс выхода из кризиса и дальнейшего экономического роста был подорван взаимными экономическими санкциями, введенными в 2014 году.

Согласно последним «майским» указам президента, к 2024 году Россия должна войти в пятерку крупнейших экономик мира. Однако достижимость данной цели ставится экспертами под вопрос: мешают все новые санкции и повышение налоговой нагрузки.

Таким образом, в современных условиях будущее экономики России туманно, путь – не очевиден. Во многом экономический результат страны в целом будет зависеть от результатов каждой из отраслей, от бизнеса, на плечи которого ляжет задача ускоренного развития в условиях постоянных перемен.

Однако результат экономического развития страны определяется отраслевым развитием не столь линейно. В силу различной отраслевой структуры доходов каждой из стран, их отраслевой специализации, эффект развития может зависеть от группы ключевых отраслей, от доминирующей отрасли и даже от нескольких крупнейших компаний. С другой стороны, отрасли второго уровня становятся скорее зависимыми от успехов отраслей доминирующих и в целом макроэкономических показателей периода.

Соответственно, целью настоящей работы является поиск и оценка взаимосвязи факторов российской экономики макро-уровня и финансовых результатов отдельных крупных компаний. Данное исследование особенно актуально в современных условиях нестабильности российской экономики, которая имеет специфическую и часто критикуемую отраслевую структуру доходов.

В качестве макроэкономических показателей, отражающих состояние экономики страны конкретного временного периода, решено воспользоваться показателями системы национальных счетов как системы взаимосвязанных статистических показателей, характеризующих макроэкономические процессы. Среди показателей системы счетов присутствуют выпуск, экспорт, импорт товаров и услуг, оплата труда, ВВП, ВНД, ВНРД и другие важные показатели уровня экономического развития. Расчет данных показателей в России ведется Федеральной службой государственной статистики (ФСГС, Росстат) с 90-х годов в соответствии с международными требованиями для обеспечения сопоставимости данных [5].

Кроме показателей СНС, в расчет зависимостей был включен ряд показателей (демографических, рынка труда, финансового рынка), характеризующих положение экономики России определенного временного этапа развития. Численность населения, среднедушевой ВВП, индекс производительность труда и уровень безработицы были также получены по данным ФСГС. Курс доллара к рублю был определен на основе информации Центрального банка Российской Федерации (ЦБ РФ) и также включен в расчеты в качестве факторного показателя [3]. Данные по капитализации российского фондового рынка с 2010 по 2017 год были получены на основе информации ежегодных аналитических отчетов Национальной ассоциации участников фондового рынка (НАУФОР) [7].

Всего в качестве факторных признаков в анализ были включены 25 показателей различных разделов статистики за период 1998-2017 годов.

В целях исключения влияния темпов инфляции на результаты анализа зависимостей показателей стоимостные макроэкономические показатели были приведены в сопоставимые цены 1998 года методом дефлятирования на индекс-дефлятор ВВП соответствующего года. Значения индекса-дефлятора ВВП также получены на официальном ресурсе ФСГС [5].

Здесь отметим, что инфляционные ожидания населения также являются фактором, определяющим спрос на товары и услуги в стране, а соответственно должны влиять и на выручку авиакомпаний [4]. Однако в данной работе фактор ожиданий населения касемо уровня инфляции не рассматривался.

Характеризуя результативные признаки, для проведения исследования был отобран массив данных, состоящий из показателей финансового результата крупнейших российских представителей пассажирских авиаперевозок.

Выбор в пользу данной отрасли пал по нескольким причинам. Во-первых, большая часть отрасли воздушных авиаперевозок сконцентрирована в поле относительно небольшого числа компаний, что является следствием первичной монополизации всей гражданской авиации компанией Аэрофлот во времена СССР. Во-вторых, современные крупнейшие российские авиакомпании, определяющие лицо отрасли, имеют достаточно продолжительный период экономической деятельности, что обеспечит достаточный объем данных для корректности последующего анализа. В-третьих, отрасль пассажирских авиаперевозок в России является достаточно крупной, однако не преобладает в формировании валового выпуска российской экономики (в отличие от добывающих отраслей). Потому можно с уверенностью говорить о большей зависимости положения отрасли пассажирских авиаперевозок от макроэкономической ситуации в стране (влияние через спрос на услуги отрасли), нежели о зависимости макроэкономических индикаторов от успехов в воздушных перевозках России. Исследование зависимости макроэкономических индикаторов и результатов деятельности крупнейших российских добывающих компаний является также интересным для поиска возможности более точного макроэкономического прогноза, однако предполагается к проведению в отдельных работах.

По данным Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ), наибольшую долю рынка современных международных и внутренних

пассажирских авиаперевозок России занимают такие компании, как «Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские Авиалинии», «ЮТэйр». Среди лидеров по пассажирским перевозкам также находятся дочерние, холдинговые структуры данных компаний: «Россия», «Победа», «Аврора» (дочерние компании «Аэрофлот»), «Глобус» (в холдинге с «Сибирь»).

По данным ФАВТ за 9 месяцев 2018 года, на пассажирские перевозки восьми указанных выше компаний приходилось более 75% всех перевезенных пассажиров гражданской авиации России [6].

Стоит отметить, что до недавнего времени одним из крупнейших российских авиаперевозчиков являлась авиакомпания «Трансаэро». В 2015 году была запущена процедура банкротства и вскоре перевозки пассажиров данная компания прекратила. Данная компания также была включена в анализ.

На различных этапах развития отрасли пассажирских авиаперевозок в России существовали и другие относительно крупные авиаперевозчики, которые в результате слияний или банкротств прекратили свое существование в качестве обособленных компаний. В материалах данного исследования были рассмотрены финансовые показатели лишь названных выше компаний-авиаперевозчиков, определяющих состояние отрасли в 2018 году.

Таким образом, в исследовании были использованы финансовые показатели 9 российских авиаперевозчиков, 8 из которых продолжают деятельность в настоящее время и 1 прекратила деятельность по причине банкротства:

- «Аэрофлот»;
- «Россия»;
- «Победа»;
- «Аврора»;
- «Сибирь»;
- «Глобус»;

- «Уральские Авиалинии»;
- «ЮТэйр»;
- «Трансаэро».

Среди показателей финансового результата данных авиакомпаний с помощью системы комплексного раскрытия информации и новостей «СКРИН» были получены данные о годовой выручке и валовой прибыли компаний согласно РСБУ за период с 1998 по 2017 год (20 лет) [8]. По менее крупным дочерним и холдинговым компаниям («Россия», «Победа», «Аврора», «Глобус»), а также по авиакомпании «Трансаэро» временной ряд финансовых результатов несколько короче ввиду более позднего основания компаний, банкротства или отсутствия публичной финансовой отчетности на доступных ресурсах.

Для обеспечения корректности результатов исследования и исключения влияния инфляционных процессов на финансовые показатели в динамическом ряду значения финансовых результатов были скорректированы на соответствующие индексы изменения цен и приведены к ценам 1998 года.

Основной выручки отобранных авиакомпаний является стоимость пассажирских авиабилетов и связанных услуг, предлагаемых также на борту воздушного судна. Для корректировки выручки в таком случае рационально использовать индекс потребительских цен (ИПЦ) на услуги, расчет которого ведется ФСГС достаточно давно по унифицированной методологии [9]. С 2010 года ФСГС были введены к расчету индексы потребительских цен в группировке классификатора индивидуального потребления по целям (КИПЦ). Таким образом, для расчета с 2010 по 2017 год были использованы более корректные значения ИПЦ на услуги воздушного пассажирского транспорта.

Валовая прибыль как показатель первичного экономического эффекта от деятельности зависит не только от выручки и соответствующих факторов ее величины, но и от факторов, формирующих себестоимость пассажирских

перевозок. На результат оказывают влияние стоимость авиатоплива, обслуживания воздушных судов, оплата труда сотрудников авиакомпании, оплата услуг аэропортов и масса других факторов. Потому в качестве индекса приведения был использован индекс-дефлятор ВВП соответствующего периода [5].

Оценка наличия связи между динамикой российских макроэкономических и иных статистических показателей и финансовыми результатами крупнейших компаний отрасли пассажирских авиаперевозок России производилась на основе значений показателя парной линейной корреляции ( $r$ ). Значение показателя, изменяющееся в пределах от -1 до 1, характеризует как тесноту, так и направление связи (прямая или обратная). Тесной и значимой принято считать связь со значением корреляции по модулю более 0,7.

Для авиакомпании «Аэрофлот» по результатам анализа среди значимых факторов выручки была выявлена лишь численность населения страны ( $r = 0,78$ ), что объясняется масштабами компании (крупнейший российский авиаперевозчик, ранее – единственный авиаперевозчик СССР и крупнейшая авиакомпания мира) [1]. Среди факторов валовой прибыли компании следует отметить наиболее тесную прямую связь с валовой прибылью экономики ( $r = 0,8$ ) и импортом товаров и услуг ( $r = 0,79$ ), а также заметно сильную обратную связь с уровнем безработицы ( $r = -0,8$ ).

Оценивая зависимости факторов для дочерних компаний «Аэрофлота» («Россия», «Победа», «Аврора»), следует выделить общую для всех компаний тесную прямую зависимость ( $r > 0,7$ ) финансовых результатов с показателем «промежуточное потребление», то есть с суммарной стоимостью потребленных в процессе производства товаров и услуг. Для авиакомпаний «Победа» и «Аврора» также характерна тесная прямая связь выручки с численностью населения России. Примечательна также обратная зависимость выручки

авиакомпания «Победа» и показателей «расходы на конечное потребление домашних хозяйств» ( $r = -0,77$ ) и «ВВП на душу населения» ( $r = -0,73$ ): компания является лоукостером и реальный рост доходов и расходов населения логично соответствует падению совокупного спроса на дешевые билеты подобных компаний с предоставлением минимального перечня традиционных услуг.

Результаты корреляционного анализа компаний «Сибирь» и «Глобус» говорят о наличии прямой тесной зависимости ( $r > 0,9$ ) их выручки и макроэкономических показателей «промежуточное потребление» и «оплата труда наемных работников». Кроме того, для авиакомпании «Сибирь» характерна тесная прямая связь выручки ( $r = 0,96$ ) и валовой прибыли ( $r = 0,78$ ) с одной стороны и с валовым выпуском в России с другой, а также с другими основными показателями масштаба экономики страны. Стоит отметить серьезную обратную связь выручки ( $r = -0,93$ ) и валовой прибыли ( $r = -0,73$ ) компании «Сибирь» с уровнем безработицы в стране.

Для выручки авиакомпании «Уральские авиалинии» характерна прямая тесная связь с валовой прибылью экономики ( $r = 0,89$ ) и показателем «расходы на конечное потребление домашних хозяйств» ( $r = 0,84$ ). Также высокая прямая связь выручки ( $r = 0,86$ ) и валовой прибыли ( $r = 0,87$ ) компании наблюдается с курсом доллара к рублю.

Рассматривая результаты анализа зависимостей по компании «ЮТэйр», заметна прямая тесная связь выручки авиакомпании с ВВП на душу населения ( $r = 0,87$ ) и обратная тесная связь выручки с уровнем безработицы ( $r = -0,74$ ). При этом валовая прибыль компании не имеет устойчивой зависимости ни с одним из рассмотренных факторных показателей.

Авиакомпания «Трансаэро» в своей выручке имела большую связь с такими макроэкономическими показателями, как «расходы на конечное потребление домашних хозяйств» ( $r = 0,92$ ) и «валовая прибыль экономики» ( $r = 0,91$ ). Валовая прибыль компании также тесно коррелировала с данными

показателями ( $r = 0,79$  и  $r = 0,78$  соответственно). Таким образом, можно говорить, что негативные эффекты санкционного давления на российскую экономику 2014-2015 года отразились на финансовых результатах компании и послужили одной из причин ее банкротства.

Отметим, что из результатов анализа были исключены ложные, на взгляд автора, связи, такие как тесная связь ( $r > 0,9$ ) между выручкой и валовой прибылью российского лоукостера «Победа» с одной стороны и капитализацией российского фондового рынка с другой. Данная ложная связь может быть объяснена коротким временным рядом финансовой отчетности компании «Победа», использованным для анализа.

По результатам исследования можно сделать ряд выводов.

Во-первых, результаты говорят о наличии тесных зависимостей между отдельными индикаторами состояния российской экономики и финансовыми результатами крупнейших российских авиаперевозчиков, определяющих экономическое положение отрасли.

Во-вторых, результаты работы позволяют выделить наиболее важные макро-факторы, имеющие тесную связь с финансовыми результатами крупнейших российских авиакомпаний. Такие показатели и выявленный тип связи представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Направление связи значимых макроэкономических и иных факторов с финансовыми результатами российских компаний отрасли пассажирских авиаперевозок

Показатель	Направление связи
Численность населения	Прямая
Промежуточное потребление	
Валовая прибыль экономики	
Уровень безработицы	Обратная
Оплата труда наемных работников	В зависимости от типа авиакомпании
Расходы на конечное потребление домашних хозяйств	

Вывод касаясь последней связи нуждается в дополнительной проверке на большем временном интервале и с большим числом авиакомпаний-лоукостеров в материалах исследования: по результатам проведенного анализа наблюдалась тесная прямая взаимосвязь с макро-факторами оплаты труда и расходов домашних хозяйств для финансовых результатов авиакомпаний среднего и выше среднего ценового сегмента, но обратная связь для финансовых результатов компании-лоукостера.

Таким образом, наличие устойчивой взаимосвязи между макроэкономическими показателями и финансовыми результатами крупнейших авиакомпаний говорит о серьезной зависимости успеха отрасли авиаперевозок от результатов работы других отраслей российской экономики, от внешнеэкономической, политической, демографической ситуации и других факторов макро-уровня. При этом прогнозирование значений макроэкономических показателей, которое ведется Министерством экономического развития России, с учетом результатов настоящего исследования, дает возможность краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного прогноза развития отрасли на основе спрогнозированных финансовых результатов крупнейших ее представителей. Подобный прогноз по отрасли пассажирских авиаперевозок с использованием актуальных материалов Минэкономразвития предполагается к выполнению в следующей исследовательской работе.

### **Библиографический список:**

1 «Аэрофлот» увеличил долю на авиарынке до максимума со времен СССР. Бизнес. РБК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/25/02/2016/56cf069f9a79471a337d8f44> (дата обращения: 08.01.2019).

- 2 Голубева Е.С. Индекс цен как важнейший макроэкономический показатель // Роль молодежи в социально-экономическом развитии региона. Материалы VI регионального молодежного форума. – 2017. – С. 13-18.
- 3 Динамика официального курса заданной валюты. Банк России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.cbr.ru/currency\\_base/dynamics/?UniDbQuery.Posted=True&UniDbQuery.mode=1&UniDbQuery.date\\_req1=&UniDbQuery.date\\_req2=&UniDbQuery.VAL\\_NM\\_RQ=R01235&UniDbQuery.FromDate=01.01.1998&UniDbQuery.ToDate=30.12.2018](http://www.cbr.ru/currency_base/dynamics/?UniDbQuery.Posted=True&UniDbQuery.mode=1&UniDbQuery.date_req1=&UniDbQuery.date_req2=&UniDbQuery.VAL_NM_RQ=R01235&UniDbQuery.FromDate=01.01.1998&UniDbQuery.ToDate=30.12.2018) (дата обращения: 08.01.2019).
- 4 Ляскин Г.Г., Бочкарева Е.Н. Корреляция показателей ожидаемой и фактической инфляции РФ в 2010-2013 // Проблемы экономической науки и практики. Сборник научных трудов / под ред. С. А. Филатова; Новосиб. гос. ун-т экономики и управления. – Том. Выпуск 1. – 2015. – С. 120-125.
- 5 Национальные счета. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/accounts/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/) (дата обращения: 08.01.2019).
- 6 Перевозки пассажиров. Федеральное агентство воздушного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.favt.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (дата обращения: 08.01.2019).
- 7 Российский фондовый рынок. События и факты. Полугодовые обзоры 2007-2017 гг. Национальная ассоциация участников фондового рынка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.naufor.ru/tree.asp?n=15191> (дата обращения: 08.01.2019).
- 8 «СКРИН» – система раскрытия информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://skrin.ru/> (дата обращения: 08.01.2019).
- 9 Цены. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/tariffs/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/tariffs/) (дата обращения: 08.01.2019).

10 Юкиш В.Ф., Скороходова А.В., Маслеева Е.С. Государственное регулирование экономики и его отражение на макроэкономических показателях современной России // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – № 3. – 2017. – С. 157-160.

*Оригинальность 96%*