

УДК 338.012

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ

Белогорцева Н.А.¹,

студент

Финансовый университет при Правительстве РФ,

Москва, Россия

Аннотация

В статье рассматривается современное состояние развития гражданской авиации в России. Предмет исследования: гражданская авиация в России. Цель работы: определить и описать основные тенденции данной отрасли в РФ. Задачи: рассмотреть состояние развития гражданской авиации в России, выявить основные проблемы. Сделан вывод о том, что в России необходимо ввести проводить более глубокие меры по развитию гражданской авиации.

Ключевые слова: гражданская авиация, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, тенденции развития.

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN RUSSIA

Belogortseva N.A.

student

Financial University under the Government of the Russian Federation

Moscow, Russian Federation

Abstract

The article deals with the current state of development of civil aviation in Russia. Subject of research: civil aviation in Russia. Purpose: to identify and describe the main

¹ *Научный руководитель:* **Орусова О.В.**, кандидат экономических наук, доцент, «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» г. Москва

trends in the industry in Russia. It is concluded that in Russia it is necessary to introduce deeper measures for the development of civil aviation.

Keywords: civil aviation, passenger transportation, cargo transportation, development trend.

Гражданской авиации уделяется особое внимание во многих странах мира, в том числе и в России. Именно воздушные перевозки являются ключевым фактором обеспечения экономического роста и всей экономики в целом. Воздушные сообщения удовлетворяют потребности в перевозках не только пассажиров, но и грузов. На сегодняшний день Россия сталкивается с определёнными проблемами в данной области, речь о которых пойдёт ниже.

Гражданская авиация – один из наиболее передовых видов транспорта, который активно развивается в настоящее время. Ключевым фактором, определяющим развитие гражданской авиации, является спрос на авиаперевозки. К основным показателям, которые описывают состояние рынка авиаперевозок, можно назвать следующие: пассажирооборот (измеряется в пас.*км), грузооборот (измеряется в т*км), а также объёмы совершённых перевозок пассажиров и грузов [1, стр. 9-10]. Число пассажиров и объём перевезённого груза, а также пассажирооборот и грузооборот ежегодно растут. Так, например, в 2000 году гражданской авиацией было перевезено 0,8 млн. т грузов и 23,0 млн. пассажиров, в 2010 – 1,1 млн. т грузов и 58,6 млн. пассажиров, а в 2015 году – 1,2 млн. т грузов и 93,6 млн. пассажиров. В период с 2000 по 2015 год объём перевезённых грузов увеличился в 1,5 раза, а количество пассажиров – приблизительно в 4,07 раз [2]. (таблица 1 и 2).

Таблица 1 - Перевозки грузов [2]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевезено грузов – всего, млн. тонн	0,8	0,8	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2
В том числе перевезено в международном сообщении	0,3	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8

Таблица 2 - Перевозки пассажиров [2]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевозки пассажиров – всего, млн. человек	23,0	36,5	58,6	66,0	76,1	86,3	95,0	93,6
В том числе международные перевозки	8,4	15,9	27,7	31,4	38,6	45,3	46,9	39,5
В том числе внутренние перевозки	14,6	20,7	30,8	34,6	37,5	41,0	48,0	54,1

За период 2000-2015 гг. грузооборот воздушного транспорта в России увеличился в 2,16 раза и в 2015 году составил 5,4 млрд. тонн*километр. За указанный период пассажирооборот воздушных перевозок увеличился в 4,2 раза и в 2015 году составил 226,8 млн. пассажиров-км. Таким образом, российский рынок авиаперевозок, начиная с 2000 года, демонстрирует устойчивый рост.

Таблица 3 - Грузооборот² воздушного транспорта [2]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Грузооборот – всего, млрд. т*км	2,5	2,8	4,7	5,0	5,1	5,0	5,2	5,4
Удельный вес судов иностранного производства в общем грузообороте, процент	12,6	41,6	74,6	78,8	84,4	88,5	90,3	92,9

Таблица 4 - Пассажиروоборот³ воздушного транспорта [2]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Пассажируоборот – всего, млрд. пассажиру-км	54,0	85,8	147,1	166,8	195,8	225,2	241,4	226,8
Удельный вес судов иностранного производства в перевозке пассажиров, процент	18,4	28,7	84,0	88,9	93,0	94,9	96,9	96,7

В 2000 году удельный вес судов иностранного производства в общем грузообороте составлял 12,6 %, в 2010 – 74,6%, в 2015 – 92,9%. Подобная тенденция свойственна и показателям, характеризующим удельный вес

2 Грузооборот — экономический показатель работы транспорта (показатель объема перевозок грузов), равный произведению массы перевозимого за определенное время груза на расстояние перевозки.

3 Пассажируоборот — показатель отражения объема перевозок пассажиров в пассажиро-километрах и исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок по каждому виду транспорта.

воздушных судов иностранного производства в пассажироперевозке. Если в 2000 году доля иностранных судов составляла 18,4%, в 2010 году – 84,0%, то к 2015 году выросла до 96,7% [2]. Это означает, что груз и пассажиры, начиная с 2010 года, преимущественно перевозились на самолётах иностранного производства. Это можно объяснить недостаточным количеством отечественных авиалайнеров, находящихся в авиапарке компаний.

В таблице 5 представлено количество воздушных судов, произведённых в стране и импортируемых в страну. Если в 1995 году в России было изготовлено 65 гражданских самолётов, то в 2000 их количество снизилось до 25, а в 2006 – до 14. С другой стороны, в 1995 году было закуплено 190 авиалайнеров у иностранных производителей, в 2000 – 558, а в 2006 – 1576. В авиапарке авиакомпании значительно преобладает доля иностранных самолётов [2]. По состоянию на 1 марта 2018 года в авиапарке Аэрофлота насчитывается 232 лайнера, их них 42 модели SSJ-100 российского производства, 136 воздушных судов компании Airbus и 54 – компании Boeing [3]. То есть доля иностранных судов в «Аэрофлоте» составляет более 76%. Это объясняет, почему удельный вес пассажирооборота и грузооборота, выполненного воздушными судами иностранного производства, настолько велик.

С 2008 года производится самолёт Sukhoi Superjet 100, который был разработан компанией «Гражданские самолёты Сухого». За это время было произведено 157 авиалайнеров, из которых 132 были переданы заказчикам. Сейчас продолжается разработка новых пассажирских лайнеров. Производство же самолёта МС-21, первый полёт которого состоялся 28 мая 2017 года, было запланировано сначала на 2017 год, затем перенесли на 2018, а после – на 2019. В 2020-2021 гг. планируется создание Ил-114-300.

Таблица 5 - Производство и импорт авиационной техники [2]

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Производство гражданских самолётов, шт.	65	25	20	10	13	19	29	14
Импорт воздушных судов – всего, млн. долл. США	190	558	165	235	357	448	497	1576

Особое внимание стоит обратить на возраст судов. За период с 2000 по 2015 год большая доля самолётов находилась в возрастной структуре от 15,1 до 30 лет (2005 г. – 68,0%, 2010 г. – 59,7%, 2015 г. – 42,1%). Удельный вес самолётов, возраст которых составляет меньше 5 лет, в рассматриваемый период – самый низкий, за исключением 2011 года. Так, например, в 2005 году всего лишь 1,3% всех самолётов были новыми, находящимися в возрастной структуре – до 5 лет, в 2010 г. – 5,4%, а в 2015 г. – 7,7%. [2] (Таблица 6).

Таблица 6 - Наличие гражданских воздушных судов (возрастная структура) [2]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Возрастная структура парка, в процентах к итогу	100	100	100	100	100	100	100	100
До 5 лет	1,0	1,3	5,4	19,8	7,8	16,9	16,7	7,7
5,1-15 лет	56,9	11,7	23,8	22,8	5,0	21,5	22,8	9,2
15,1-30 лет	40,4	68,0	59,7	57,2	56,9	40,1	37,0	42,1
Более 30 лет	1,7	19,0	11,1	0,2	30,3	21,5	23,5	41,1

Возрастная структура зачастую связана с количеством самолётов, которые находятся в эксплуатации, то есть могут перевозить пассажиров и груз. С 2005 по 2015 год количество самолётов выросло на 1,5 тыс. шт (примерно на 12,7%), при этом доля реально эксплуатационных самолётов снизилась с 2,5 тыс. шт. в 2005 году до 2,4 тыс. шт. в 2015 году (таблица 7) [2]. То есть за 10 лет, несмотря на увеличение численности судов, количество «летающих» снизилось. Данное явление можно объяснить тем, что часть авиалайнеров была выведена из разряда используемых преимущественно в силу их возраста.

Таблица 7 - Наличие гражданских воздушных судов (количество)[3]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Наличие гражданских воздушных судов, тыс. шт.	6,5	5,5	6,0	6,2	6,2	6,6	6,9	7,0
В том числе эксплуатационные	...	2,5	2,4	2,6	2,7	2,8	2,8	2,4

На структуру и динамику развития гражданской авиации влияет множество факторов, и одним из основных является сокращение аэропортовой инфраструктуры. Так, по данным Росавиации в Российской Федерации в 1992 году для внутренних регулярных авиаперевозок эксплуатировались 1302 аэропорта с различным типом покрытий взлетно-посадочных полос. К 2008-году количество действующих аэропортов уменьшилось до 330. Следовательно, произошло значительное сокращение маршрутной сети. Данное снижение произошло преимущественно за счет региональных аэропортов, покрытие взлётно-посадочной полосы которых является грунтовой территорией. В настоящее время в России 91 аэропортов Федерального значения [4].

Рынки перевозок являются довольно концентрированными. По данным Росавиации за 2017 год 15 авиакомпаний перевезли 95 420 968 человек, из них

на «Аэрофлот» приходится 32 845 182 (примерно 34%), на «Россию», которая является дочкой «Аэрофлота» - 11 152 738 (примерно 11,5%), на «S7» - 9 947 624 (примерно 9,5%), на «Уральские авиалинии» - 8 000 474 (примерно 8%) и на «ЮТэйр» - 7 300 240 (примерно 7,6%). Таким образом, на 5 компаний приходится более 70% всей доли рынка. Для сравнения, в 2012 году 5 компаний («Аэрофлот», «Трансаэро», «ЮТэйр», «S7 airlines» и «Россия») «владели» почти такой же долей рынка – 73% [5].

В октябре 2015 года компания «Трансаэро» прекратила свою деятельность в качестве авиаперевозчика. Проблемы у компании возникли в 2014 году, когда она не могла больше платить за топливо⁴. Правительство выделило авиакомпании 9 млрд. руб., которые пошли на покрытие долгов и прочие расходы. Несмотря на то, что в 2015 году рынок перевозок снизился на 4% из-за девальвации рубля, «Трансаэро» продолжало выплачивать кредиты. Так, с начала 2015 года авиакомпания выплатила 12,5 млрд. рублей банкам-кредиторам. ЦБ РФ повысил ключевую процентную ставку, в результате чего «Трансаэро» нарастила огромные долги. Авиакомпания ожидала получить от государства 20-50 млрд. рублей, чтобы хоть как-то улучшить своё экономическое положение. Однако очередную ссуду на покрытие долгов «Трансаэро» не получила. Сообщения о банкротстве авиакомпании стали появляться в сентябре 2015 года. 20 октября 2015 года владелец авиакомпании S7. Филёв подписал соглашение о покупке не менее 51% акций, однако на следующий день Росавиация отозвала лицензию у «Трансаэро». В итоге 111 маршрутов «Трансаэро» были переданы другим авиакомпаниям, в том числе «Аэрофлоту» - 56, «Уральским авиалиниям» - 15, «ВИМ-Авиа» - 9, «Оренбургским авиалиниям» - 8, «ЮТэйр» - 4 и другим [6].

⁴ Авиакомпания должна была 2,5 млрд. руб. «Роснефти» и 2 млрд. руб. «Газпром-Авиа».

Ещё одной проблемой гражданской авиации является отсутствие прямых рейсов между городами. Например, ни одна компания не осуществляет прямого рейса из Новороссийска в Комсомольск-на-Амуре. Чтобы попасть из одного города в другой, нужно лететь через Москву. Между городами Ростов-на-Дону – Самара также нет прямой воздушной связи. Конечно, с экономической точки зрения невыгодно «гонять» пустые самолёты, так как спрос на данные направления довольно невысок (по сравнению с рейсом Москва – Новороссийск). Однако это неудобно для пассажиров [7].

Таким образом, в России с её огромной территорией и высоким спросом на перевозки грузов и пассажиров крайне необходимо развитие современной отечественной гражданской авиации. Она является стратегически важной и социально значимой отраслью экономики. Однако существует множество проблем, которые нужно решить. К ним относятся и малая доля отечественных лайнеров, и великовозрастные воздушные суда, которые используются для перевозки пассажиров и грузов, и высока концентрация рынка.

Поэтому необходимо провести следующие мероприятия:

1) Осуществить объективный экономический анализ действующих предприятий по производству самолётов гражданской авиации [8].

2) На основании проведённого анализа и возможностей государства осуществить:

- модернизацию старых предприятий и строительство новых
- разработку оборудования, материалов и комплектующих для авиационной промышленности;
- подготовку кадров.

Библиографический список:

1. Зотова Л.Н. История гражданской авиации: учебно-методический комплекс Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2009, -95 с.

2. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ. Росстат — Режим доступа — URL: <http://www.gks.ru/> (Дата обращения: 07.01.2019)

3. Официальный сайт российской авиакомпании Аэрофлот. — Режим доступа — URL: https://www.aeroflot.ru/ru-ru/flight/plane_park (Дата обращения: 05.01.2019)

4. Смирнов О.А. Обоснования направления развития маршрутной сети гражданской авиации Российской Федерации // Экономика: вчера, сегодня, завтра. №8. 2015. С. 42-50.

5. Федеральное агентство воздушной авиации — Режим доступа — URL: <https://www.favt.ru/> (Дата обращения: 05.01.2019)

6. Официальный сайт РБК — Режим доступа — <https://www.rbc.ru/ins/business/01/10/2015/560d1d769a794746e2c94d2a> (Дата обращения: 05.01.2019)

7. Официальный сайт продажи билетов на пассажирские перевозки — Режим доступа — URL: <https://www.aviasales.ru/> (Дата обращения: 06.01.2019)

8. Стратегическая программа исследований и разработок URL: <http://docplayer.ru/37102162-Strategicheskaya-programma-issledovaniy-i-razrabotok.html> (Дата обращения: 05.01.2019)

Оригинальность 95%