

УДК 656.7

## Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России

Д-р экон. наук **Губенко А.В.** gubenko\_av@spbguga.ru

Д-р экон. наук **Растова Ю.И.** rastova.yu@unecon.ru

Канд. экон. наук **Панкратова А.Р.** pankratova999@mail.ru

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации  
196210, Россия, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, 38

*Введение: статья посвящена проблемам и оценке перспектив отечественного пассажирского воздушного транспорта в условиях низкой динамики рынка, волатильности цен на авиационное топливо, хороших конкурентных позиций других видов транспорта. Данные и метод: в качестве методов исследования использованы систематизация требований нормативных и программных отраслевых документов, анализ официальной статистической информации и экспертных мнений о деятельности воздушного транспорта, реферативный обзор результатов исследований особенностей развития пассажирского воздушного транспорта России, современного состояния и факторов развития авиационной отрасли. Характеристика особенностей развития отечественного рынка пассажирских авиаперевозок в современных условиях представлена посредством оценки количества перевезенных пассажиров, процента занятости пассажирских кресел, интенсивности полетов, авиационной подвижности населения в сравнении с индикаторами мирового рынка пассажирского воздушного транспорта. В качестве факторов развития гражданской авиации рассмотрены состояние, возрастная структура и использование парка гражданских воздушных судов и объектов инфраструктуры, структура и динамика эксплуатационных расходов. Анализ результатов: целью исследования, результаты которого изложены в статье, стало определение необходимых действий по повышению управляемости и устойчивости, достижению параметров эффективности участниками рынка пассажирских авиаперевозок. Изложена позиция авторов относительно драйверов развития региональной авиации, условий успешной реализации бизнес-модели лоукост-авиакомпаний, создания центров бизнес авиации, стратегического взаимодействия аэропортовых предприятий и авиакомпаний. Сделан вывод, что на рынке пассажирских перевозок воздушным транспортом идет активный поиск устойчивого механизма развития и функционирования, который требует совершенствования нормативно-технического и правового регулирования, а также должен сопровождаться кардинальными изменениями на рынках труда, образования, авиационной техники.*

*Ключевые слова:* пассажирский воздушный транспорт, рынок, состояние, развитие.

DOI: 10.17586/2310-1172-2019-12-2-82-90

---

## The current state and prospects of passenger air transportation market development in Russia

D.Sc. **Gubenko A.V.** gubenko\_av@spbguga.ru

D.Sc. **Rastova Yu.I.** rastova.yu@unecon.ru

Ph.D. **Pankratova A.R.** pankratova999@mail.ru

St. Petersburg State University of Civil Aviation  
196210, Russia, St. Petersburg, ul. Pilots, 38

*Introduction: The article is devoted to the problems and evaluation of the prospects for domestic passenger air transport in conditions of low market dynamics, price volatility for aviation fuel, and good competitive positions of other types of transport.*

**Data and Methods:** *The research methods used are systematization of requirements of regulatory and program industry documents, analysis of official statistical information and expert information on air transport activities, abstract review of research results on the development of passenger air transport in Russia, the current state and factors in the development of the aviation industry. Characteristic features of the development of the domestic market of passenger air traffic in modern conditions are presented by estimating the number of passengers transported, the percentage of passenger seat occupancy, flight intensity, aviation mobility of the population in comparison with indicators of the global market for passenger air transport. As factors for the development of civil aviation, the state, age structure and use of civil aircraft fleet and infrastructure, the structure and dynamics of operating costs are considered.*

**Analys of Results:** *The author's position on the driver development of regional aviation, the conditions for the successful implementation of the business model of low-cost airlines, the creation of business aviation centers, and the strategic interaction of airport enterprises and airlines is presented. Among them:*

*the formation of a national reference three-level network of aerodromes, mitigation of requirements for obtaining an operator certificate and airport infrastructure designed to serve business aviation, attraction of international (foreign) investors in the creation of new airlines, search for non-aviation revenue sources. It was concluded that the passenger transport market by air transport is actively seeking a sustainable mechanism for development and operation, which requires improvement of regulatory, technical and legal regulation, and must also be accompanied by cardinal changes in the markets there, education, aircraft technology.*

**Keywords:** passenger air transport, market, state, development.

---

## Введение

Воздушный транспорт является стратегически значимым звеном отечественной экономики, так как играет ключевую роль в решении задач:

- обеспечения транспортной доступности перевозок для населения, повышение качества жизни населения и уровня развития экономики;
- использования транзитного потенциала Российской Федерации, интеграции в мировую транспортную систему и повышения ее конкурентоспособности на глобальном рынке;
- обеспечения экономической безопасности государства путем сохранения его транспортной целостности;
- готовности к чрезвычайным ситуациям в части модернизации и эксплуатации объектов инфраструктуры воздушного транспорта.

Значительна роль воздушного транспорта и с точки зрения гарантий ответственности государства в области национальной безопасности.

Все это, включая требования безопасности полетов и авиационной безопасности, объясняет значительное внимание государства к проблемам развития рынка авиaperевозок и его целенаправленное регулирование посредством федеральных законов Российской Федерации («Воздушный кодекс Российской Федерации», «О государственном регулировании развития авиации», «О транспортной безопасности»), постановлений Правительства Российской Федерации («Об утверждении федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»), распоряжений Правительства Российской Федерации («О Транспортной стратегии Российской Федерации», «Об утверждении перечня аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации»), приказов Минтранса РФ, ГОСТов, технических регламентов («Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» и т.д.). Кроме того, услуги в аэропортах относятся к регулируемой деятельности субъектов естественных монополий.

Престиж государства и доверие к его авиакомпаниям определяются участием в соглашениях между государствами или иными субъектами международного права, устанавливающих их взаимные права и обязанности, в частности в сфере воздушных сообщений. СССР ратифицировал Чикагскую конвенцию (1944 г.) и стал членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в 1970 г. Специалисты оценивают как положительный факт, что на сегодняшний день из первоначальных 400 различий в отечественных стандартах и международных стандартах SARPs (Standards and Recommended Practices) ИКАО осталось 100 [1 Афанасьев, 2015]. Монреальская конвенция (1999 г.), устанавливающая жесткую двухуровневую систему ответственности перевозчика в случае летных происшествий, после серьезных подготовительных работ была ратифицирована Россией только в 2014 году.

Развитие авиационных технологий, модернизация и обновление материально-технической базы и инфраструктурных элементов отрасли активно включены в задачи развертывания инновационного сценария развития страны, реализуемого в соответствии с приоритетными направлениями развития науки, технологий и техники в Российской Федерации (утв. Указом Президента РФ от 7 июля 2011 г. № 899), Стратегией инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. № 2227-р), а ранее – Федеральной целевой программой «Национальная технологическая база» на 2007-2011 годы (утв. постановлением Правительства РФ от 29 января 2007 г. № 54), Программой «Цифровая экономика Российской Федерации» (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 г. № 1632-р), дорожными картами Национальной технологической инициативы, с учетом оснащения транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и др.

Так, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 апреля 2016 г. № 317 (ред. от 10.09.2018) «О реализации Национальной технологической инициативы» развитие беспилотных авиационных и космических систем, а также технологий беспроводной связи приведет к развитию наземной инфраструктуры связи и глобальной системы управления воздушным движением, распределенных систем безопасности полетов и обмена информацией.

Действующие стратегические документы в сфере транспорта ориентированы на реализацию стратегии экономического роста, однако неустойчивое развитие национальной экономики в силу нарастания напряженности между мировыми центрами силы и усилением геополитического соперничества «определяет необходимость постоянного пересмотра и развития аппарата методов регулирования этого рынка» [2, с. 102].

Целью исследования, результаты которого изложены в статье, стало определение необходимых действий по повышению управляемости и устойчивости, достижению параметров эффективности участниками рынка пассажирских авиаперевозок, а также факторов, влияющих на его конъюнктуру в современных условиях.

### **Особенности развития отечественного рынка пассажирских авиаперевозок в современных условиях**

Рынок пассажирских перевозок воздушным транспортом характеризуется количеством перевезенных пассажиров и пассажирооборотом по видам перевозок и типам воздушных судов (табл. 1).<sup>1</sup>

Таблица 1

#### **Классификация пассажирских перевозок воздушным транспортом\***

Признаки классификации	Пассажирские авиаперевозки		
Виды перевозок	внутренние		международные
	регулярные	чартерные на регулярной основе	чартерные разовые
Типы воздушных судов	воздушные суда отечественного производства		воздушные суда иностранного производства
	дальнемагистральные	среднемагистральные	ближнемагистральные
	широкофюзеляжные		узкофюзеляжные

\*Составлено авторами

Интерес профессионального сообщества к состоянию и перспективам развития глобального рынка пассажирских авиаперевозок определяется его феноменальной динамикой в результате роста мобильности населения и уровня благосостояния, снижения тарифов на воздушные перевозки, обусловленные снижением цен на авиатопливо, в сочетании с усиливающейся консолидацией отрасли и применением бизнес-модели лоукост-авиакомпаний. Глобальный авиапассажиропоток за 2007–2017 гг. увеличился в 1,7 раза – с 2,46 до 4,08 млрд. чел.

<sup>1</sup>В статье использованы методологические положения по статистике транспорта, используемые органами государственной статистики и другими субъектами официального статистического учета при формировании официальной статистической информации о деятельности транспорта, а также термины и определения, содержащиеся в Глоссарии по статистике транспорта (четвертое издание на русском языке размещено на сайте ЕК ООН).

в год. Пассажирские авиаперевозки приносят более 79% всех доходов авиакомпаний мира [3]. Однако драйверы роста пассажирских авиаперевозок в предстоящем периоде могут в значительной степени утратить свое влияние в силу волатильности цен на авиационное топливо, замедления экономического роста, хороших конкурентных позиций других видов транспорта.

Количество перевезенных пассажиров российскими авиакомпаниями выросло за это время в 2,33 раза, в том числе на международных воздушных линиях – в 2,03 раза, и на внутренних воздушных линиях – в 2,58 раза.

В 2017 г. воздушным транспортом было перевезено 105,1 млн чел., и обеспечено 41,5% общего пассажирооборота всех видов транспорта страны [4].

Процент занятости пассажирских кресел в 2017 году в гражданской авиации России был выше мирового – 83,2% против 81,4%. Однако, если на международных перевозках он составил 85,2%, то на местных – 63,7%.<sup>2</sup> Последний факт в сочетании с низкой интенсивностью полетов воздушных судов на местных авиалиниях (в среднем 0,8 часа в сутки) во многом определяют убыточность данного сегмента перевозок.

Отечественные пассажирские перевозки воздушным транспортом существенно отстают от мирового уровня и по ключевому индикатору развития отрасли – авиационная подвижность населения. Если среднее количество авиаперелетов, совершаемых одним жителем страны, в США составляет 2,5 в год, в Европе – 2, то в России – менее 0,6. Причины такого положения дел кроются не только в невысоком платежеспособном спросе, но и в недостаточном уровне развития региональной авиации, как по числу аэропортов, так и по парку воздушных судов [5, с. 12].

В России, где более 60% территории недоступно иным видам транспорта кроме воздушного, а 28000 населенных пунктов не имеют круглогодичного доступа к основным коммуникациям, почти в 6 раз сократилась сеть аэродромов, обслуживающих местные воздушные линии. Сегодня 74% всех рейсов выполняются через московский авиационный узел (МАУ) [6]. В «майском» указе от 7 мая 2018 г. № 204 Президентом поставлена задача к 2024 году довести долю межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минующих МАУ, во внутренних авиаперевозках до 50%.

Следует сказать, что в экономической литературе представлены противоположные мнения относительно характера изменений на рынке транспортных услуг. Если, по мнению одних авторов, «последние десятилетия характеризовались нарастанием устойчивости развития рыночных отношений в транспортной отрасли и изменением их качества» [7, с. 79], то другие утверждают, что на рынке пассажирских авиаперевозок имеет место процесс монополизации.

Так, в 2018 году 64,7% перевезенных пассажиров приходится на 5 ведущих по масштабам деятельности авиакомпаний: «Аэрофлот», «Россия», «Сибирь», «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии». 15 авиакомпаний перевезли 92,3% пассажиров от общего количества, на 35 авиакомпаний приходится 99,5%.<sup>3</sup> Слабые компании уходят с рынка в результате банкротства, либо лишаются лицензии за неспособность обеспечить надлежащий уровень безопасности полетов [6].

При этом усиление консолидации отрасли специалисты относят к числу «основных драйверов роста глобального авиапассажиропотока» [8; 4, с. 28].

Если говорить о модели рыночных отношений в сфере перевозок пассажиров воздушным транспортом, то тип рынка здесь можно определить как олигополию со склонностью к разнообразным формам интеграции авиаперевозчиков, включая авиационные альянсы и объединения в форме слияния и поглощения, при жесткой ценовой конкуренции посредством акций, плоских тарифов, безбагажных и лайт-тарифов с неопределенным временем вылета и т.д.

Слияния авиакомпаний, создание совместных операционных линий, альянсы, ассоциации региональных и глобальных перевозчиков являются наиболее важными изменениями на мировом рынке авиаперевозок. На сегодня три глобальных альянса StarAlliance, Sky Team и OneWorld контролируют на нем 60%. Членство «Аэрофлота» в Sky Team, а «Сибири» в OneWorld позволяет использовать преимущества соглашений «код-шеринг», интегрированных программ лояльности, общих для всех членов альянсов стандартов обслуживания, удобства стыковок.

Представляет интерес опыт отношений между крупными американскими авиакомпаниями и региональными перевозчиками, где при участии профсоюзов летного состава в рамках долгосрочных договоров устанавливаются ограничения на количество и вместимость региональных воздушных судов, число и дальность региональных рейсов из хаба в хаб, налет часов региональными авиакомпаниями [9, с. 74]. Предметом таких

<sup>2</sup>Основные показатели работы гражданской авиации России за январь - декабрь 2017-2018 гг. / Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) . URL:

<https://www.favt.ru/public/materials//1/4/f/3/b/14f3b221a5a5a2206a3326c650c600c3.pdf> (дата обращения 15.02.2019).

<sup>3</sup>Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-декабрь 2017-2018 гг. (международные и внутренние перевозки) / Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). URL:

<https://www.favt.ru/public/materials//0/b/b/5/9/0bb593ed1a9f165c3ddad7e4a5716429.pdf> (дата обращения 15.02.2019).

договоров является предоставление провозной емкости региональных перевозчиков крупным партнерам с фиксированным тарифом за эксплуатацию судна и компенсацией понесенных региональной компанией расходов.

На отечественном рынке стратегический характер приобретает взаимодействие аэропортовых предприятий и авиакомпаний, поскольку качество аэропортового обслуживания, авиационных горюче-смазочных материалов во многом определяют безопасность полетов и конкурентные позиции перевозчиков, а ставки сборов, тарифы и цены – себестоимость воздушных перевозок.

Стратегическое взаимодействие аэропортовых предприятий и авиакомпаний развивается по следующим направлениям:

- совершенствование бизнес-процессов обслуживания воздушных перевозок и использование возможностей информационных технологий;
- реализация совместных маркетинговых программ;
- оптимизация направлений и частоты полетов, расширение маршрутной сети;
- модернизация технической базы, обновление парка воздушных судов, реконструкция, строительство и развитие аэродромов, аэровокзалов, ангаров, обновление парка спецавтотранспорта и оборудования и т.д.;
- внедрение программ лояльности, систем контроля качества, повышение культуры обслуживания, уровня комфорта и сервиса.

Все специалисты сходятся во мнении, что наиболее значимым фактором «ускорения динамики как мирового, так и отечественного пассажиропотока» является применение бизнес-модели лоукост-авиакомпаний [10; 4, с. 26]. В Европе в первой половине 2000-х годов около 71% бизнес пассажиров совершали перелеты, пользуясь услугами лоукост-компаний [11]. В России с конца 2014 года действует низкобюджетная авиакомпания «Победа», маршрутная сеть которой насчитывает сегодня уже более 40 направлений, включая зарубежные, а также выполняются полеты с охватом 12 аэропортов России. На российском рынке также присутствуют 10 иностранных бюджетных авиакомпаний: Air Berlin (Германия), Germanwings (Германия), Easy Jet (Британия), Vueling Airlines (Испания), Air One (Италия), Norwegian (Норвегия), Niki (Австрия), Pegasus Airlines (Турция), Air Arabia и Flydubai (ОАЭ).<sup>4</sup>

Однако сравнительный анализ состояния низкобюджетных перевозок в России и за рубежом позволил сделать вывод о необходимости выполнения ряда условий для успешной реализации этой бизнес-модели:

- возможность получения сертификата эксплуатанта без учета требования к минимальному количеству воздушных судов в парке;
- отсутствие ограничений на участие международных (иностранных) инвесторов в составе вновь создаваемых авиакомпаний;
- формирование маршрутной сети на основе мониторинга привлекательности аэропортов для низкобюджетных авиакомпаний с точки зрения топливообеспечения, стоимости услуг взлет-посадки и авиационной безопасности, пользования аэровокзалом и обслуживания пассажиров;
- формирование нормативно-технической базы для перспективного проектирования новых терминалов, удешевляющих обслуживание низкобюджетных авиаперевозчиков;
- субсидирование аэропортовой и авиаперевозочной деятельности со стороны субъектов Российской Федерации, муниципалитетов, в развитии регулярных авиасообщений и въездного туризма [12, с. 178-179].

При этом сами компании, реализующие бизнес-модель низкобюджетных перевозок должны для увеличения времени налета по-новому подходить к организации транспортного производства, используя новый парк максимально унифицированных воздушных судов, электронную продажу билетов и регистрацию на рейсы, обеспечивая единый класс посадочных мест, высокую загрузку воздушных судов, сокращение экипажей и времени наземного обслуживания (прежде всего быстрый разворот воздушного судна), избегая стыковочных рейсов [12, с. 16].

Низкобюджетные перевозчики должны постоянно и очень активно заниматься поиском альтернативных доходов неавиационного характера в форме комиссионных вознаграждений от бронирования отелей, аренды автомобилей, сборов за пользование кредитной картой, платы за сверхнормативный багаж, предоставление мест под рекламные постеры и продукцию и т.д.

### **Основные экономические показатели пассажирского воздушного транспорта**

Сегодняшнее состояние, возрастная структура и использование парка гражданских воздушных судов, а также состояние объектов инфраструктуры воздушного транспорта не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи развития экономики страны, обеспечения доступа для всех граждан к качественным и надежным транспортным услугам.

<sup>4</sup> В настоящее время авиакомпания Air Berlin заявила о начале процедуры банкротства.

За 27 лет с 1991 по 2018 годы количество аэропортов в Российской Федерации сократилось с 1450 до 227. Сокращение количества аэропортов произошло в большинстве своем на Дальнем Востоке и в районах Крайнего Севера, обслуживающих в основном местные воздушные линии.

По плотности аэропортовой сети и обеспеченности населения аэропортовыми комплексами, Россия значительно уступает лидерам. Количество аэропортовых комплексов в расчете на 1 млн км<sup>2</sup> территории страны в пяти ведущих по этому показателю странах – Великобритания, Болгария, Германия, США и Мексика, – составляет от 888,0 до 2082,3 объектов, в то время как в России – всего 71,1, что обеспечивает ей только 15 место в мире по этому показателю. По коэффициенту обеспеченности аэропортовыми комплексами населения Россия со значением 8,7 объектов на млн. человек населения страны занимает 10 место, когда у пяти стран-лидеров – США, Канада, Болгария, Швеция, Финляндия, этот показатель находится в пределах 26,8–48,7 [13].

В силу низкой интенсивности воздушного движения в большинстве регионов при огромной территории страны, высокой стоимости обслуживания средств радиолокации, навигации и связи в удаленных регионах условия функционирования системы управления воздушным движением в России существенно отличаются от Европы и США, где воздушное пространство трехкратно перекрыто средствами радиолокационного контроля [14].

Уже сегодня мы наблюдаем неспособность аэропортов, наземных средств управления воздушным движением и навигационных систем захода на посадку обслуживать растущий объем международных перевозок.

Стоит задача формирования национальной опорной трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей международные и внутрироссийские узловые и неузловые аэропорты регионального и местного значения, обеспечивающие стратегическое единство и безопасность авиационных связей. Критериями рационального решения этой задачи могут быть частота и регулярность рейсов, коэффициент связности сети, количество пересадок и т.п.

При этом нельзя игнорировать факт, что неавиационная деятельность аэропортов (аренда, реклама, концессии) должна приносить им значительную часть доходов (в Европе это 49% общей выручки), обеспечивая возможность снижения тарифов на авиационные услуги для авиакомпаний [15].

По данным на конец 2017 года, 50,8% имеющихся у авиакомпаний гражданских воздушных судов находятся в эксплуатации уже более 30 лет.<sup>5</sup> Однако из-за ужесточения требований к топливной эффективности и другим эксплуатационным характеристикам обновление парка воздушных судов, особенно на международных воздушных линиях, происходит достаточно интенсивно. Сложилась практика, что авиакомпании в последнее десятилетие, особенно с 2011 года после ратификации Россией Кейптаунской конвенции, предусматривающей международные гарантии прав иностранных лизингодателей, пополняли свой парк воздушных судов, главным образом посредством лизинга современных воздушных судов иностранного производства. На иностранные воздушные суда сегодня приходится 72% парка самолетов отечественных авиакомпаний [16]. Удельный вес пассажирооборота, выполненного воздушными судами иностранного производства, в общем пассажирообороте вырос с 28,7% в 2005 г., до 96,7% в 2015 г. (в 2017 г. показатель составил (96,3%).<sup>6</sup> Россия практически не располагает национальным гражданским дальнемагистральным воздушным флотом. В последнее время в России выпускается в среднем около 20 магистральных самолетов в год.<sup>7</sup> Понятно, отсутствие серийности отрицательно влияет на себестоимость их производства. Эксплуатационные характеристики отечественных самолетов, даже семейства Ту-204/214, SSJ-100, Ту-334, Ил-476, Ил-114, Ан-148 – топливная экономичность, частота технического обслуживания и ремонта, – уступают западным образцам.

При этом после 2014 года из-за падения курса рубля существенно увеличились лизинговые и арендные платежи за иностранные самолеты, номинированные в долларах, и произошло кардинальное изменение в структуре эксплуатационных расходов российских авиакомпаний: удельный вес ранее преобладающих затрат на авиационные горюче-смазочные материалы снизился примерно в полтора раза – до 20%, а более четверти общей суммы эксплуатационных расходов стало приходиться на лизинговые и арендные платежи [17]. Очевидно, что переориентация на отечественную авиационную технику носит стратегический характер. В профессиональных кругах обсуждаются возможные меры поддержки выпуска и закупки авиакомпаниями качественной и доступной по ценам отечественной авиационной техники:

1) субсидирование лизинга воздушных судов российского производства. Заметим, сегодня одинаково субсидируется закупка как отечественной, так и импортной авиационной техники;

2) снижение цен на авиационные горюче-смазочные материалы и субсидирование других статей прямых эксплуатационных расходов для эксплуатантов воздушных судов российского производства.

<sup>5</sup>Транспорт в России. 2018: Стат.сб. / Росстат. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B18\\_55/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B18_55/Main.htm) (дата обращения 15.02.2019).

<sup>6</sup>Транспорт в России. 2018: Стат.сб. / Росстат. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B18\\_55/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B18_55/Main.htm) (дата обращения 15.02.2019).

<sup>7</sup>Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт.

URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1136983505312](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312) (дата обращения 15.02.2019).

Производство российских воздушных судов должно сопровождаться налаживанием системы послепродажного обслуживания, включая сервисные центры, склады запчастей, лизинг сменных агрегатов и т.п. [3; 17; 18]. Самим авиакомпаниям необходимо существенно повысить уровень организации транспортных работ, технического обслуживания и ремонта воздушных судов для увеличения интенсивности эксплуатации и среднемесячного налета часов отечественных воздушных судов.

Ситуацию с убыточностью местных авиаперевозок можно изменить, только кардинально обновив парк эксплуатируемых воздушных судов с новыми двигателями, обеспечивающими удельный расход топлива на уровне современных зарубежных аналогов, с бортовым оборудованием, требующим меньшего состава экипажа и менее трудоемкого технического обслуживания. Речь идет, в первую очередь, о ближние магистральных морально устаревших воздушных судах типа Як-40, Ан-24, Ту-134, Ан-26, которые к тому же из-за экономической неэффективности и ограниченности рынка выведены из эксплуатации, а их ремонт и продление ресурса экономически невыгодны. Однако отечественной промышленности пока здесь нечего предложить [19].

Требует системного решения и проблема состояния аэропортовой инфраструктуры, обеспечивающей эксплуатацию воздушных судов, осуществляющих местные авиаперевозки, поскольку на сегодняшний день конструкции грунтовых аэродромов в значительной мере утратили эксплуатационные качества. Это тем более важно, поскольку аэропортовое и наземное обслуживание для местных авиаперевозок – самая большая статья затрат.

Задача совершенствования стимулирования и субсидирования местных и региональных перевозок сегодня стоит очень остро. Постановление Правительства РФ от 14 ноября 2018 г. № 1372 предусматривает существенное увеличение размера и изменение механизма согласованного федерального и регионального субсидирования организаций воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети. Однако для запуска такого механизма регионы должны разработать собственные программы.

Состояние транспортной инфраструктуры – актуальный вопрос в организации наземного обслуживания бизнес авиации. Если в США насчитывается более пяти тысяч операторов по наземному обслуживанию рейсов бизнес авиации (Fixed Base Operator), то в России их около десяти [20]. Инвестиции в такого рода деятельность, предполагающую использование на любом законном основании комплекса зданий и сооружений (включая перрон, пассажирский терминал с прилегающей территорией и другие объекты инфраструктуры аэропорта), а также получение необходимых сертификатов и лицензии для оказания услуг по обслуживанию пассажиров, экипажей и воздушных судов бизнес авиации, в значительной степени определяются действующими нормативно-техническими требованиями к наличию, площадям и оборудованию специальных помещений, зон, территорий и т.д. Учет специфики бизнес авиации, и пересмотр ряда требований к аэропортовой инфраструктуре, предназначенной для ее обслуживания, позволили бы значительно повысить инвестиционную привлекательность строительства и ввода в эксплуатацию новых центров бизнес авиации, в том числе и в региональных аэропортах.

### Заключение

В настоящее время отрасль пассажирских перевозок воздушным транспортом находится в поиске новых подходов к организации транспортного производства, а также устойчивого механизма развития и функционирования, наилучшим образом отвечающего условиям трансформации экономики.

На отечественном рынке пассажирских перевозок воздушным транспортом накоплено значительное число внутриотраслевых проблем, связанных как с технологическими особенностями функционирования организаций, так и с состоянием парка воздушных судов и инфраструктуры.

Модернизация материально-технической базы и объектов инфраструктуры воздушного транспорта, развитие авиационных технологий, совершенствование бизнес-моделей пассажирских авиаперевозок, развитие маршрутной сети должны сопровождаться сопряженными преобразованиями на рынке труда и образования, в области инноваций и непосредственно на рынке воздушного транспорта.

Устойчивый рост транспортной доступности и авиационной подвижности населения как важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики, должен стать стратегическим ориентиром и критерием оценки результатов функционирования сферы воздушных перевозок.

### Литература

1. *Афанасьев В.Г.* К вопросу об участии в международных конвенциях по воздушному транспорту: императивная необходимость или факультатив // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2015. № 214(4). С. 16–20.
2. *Будрина Е.В.* Ценообразование и конкуренция: особенности и возможности регулирования на рынке транспортных услуг // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2015. № 2(42). С. 101–111.

3. Smurov M.Yu., Gubenko A.V., Ksenofontova T.Yu. Interrelation of the problems of the aircraft fleet development and the improvement of the air traffic control system // *Journal of Internet Banking and Commerce*, 2016. Т. 21. № S4. P. 015.
4. Мальцев А.А., Матвеева А.В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // *Управленец*. 2018. Т. 9. № 3. С. 26–31. DOI: 10.29141/2218-5003-2018-9-3-5.
5. Белозеров В.Л., Белый О.В., Ефанов А.Н., Зайцев А.А., Пантина Т.А. Экономика транспорта: управление в рыночных условиях: монография. СПб.: НП-Принт, 2014. 204 с.
6. Михальчевский Ю.Ю. Основы межрыночного взаимодействия в авиатранспортном секторе экономики: монография. –Новосибирск: Центр развития научного сотрудничества, 2017. 172 с.
7. Будрин А.Г., Будрина Е.В. Скоординированное функционирование субъектов рынка транспортных услуг // *Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)*. 2015. № 2(41). С. 79–84.
8. Knieps G. Market versus state in building the aviation value chain // *Journal of Air Transport Management*. 2014, vol. 41. pp. 30–37.
9. Манвелидзе А.Б. Расходы на эксплуатацию воздушных судов крупных американских авиаперевозчиков // *Стратегические решения и риск-менеджмент*. 2018. № 4(109). С. 72–91.
10. Scheraga C.A. The Relationship between Operational Efficiency and Customer Service: A Global Study of Thirty-Eight Large International Airlines. *Transportation Journal (American Society of Transportation & Logistics Inc)*, 2004, vol. 43 Issue 3, pp. 48–58.
11. Pels E. Airline network competition: Full-service airlines and low-cost airlines. *Research in Transportation Economics*, 2008, vol. 24, issue 1, 24, pp. 68–74.
12. Губенко А.В., Корень А.В., Мнишко А.В., Черкашин Д.С. Развитие рынка низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации: монография. М.: Студент, 2016. 191 с.
13. Юрчик А.А. Формирование стратегии организации управляющей аэропортовой компании: Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2015. 24 с.
14. Затучный Д.А., Сладь Ж.В. Использование информации об уровне наземного обеспечения полетов ВС для планирования воздушного движения // *Научный Вестник МГТУ ГА*. 2016. Том 19. №5. С. 104–110.
15. Doganis R. (2010). *Flying off Course: Airline economics and marketing*, Fourth edition, Routledge, Oxford. 336 p.
16. Тропинин М.Г. Развитие экономического механизма обновления парка воздушных судов: Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. Москва, 2016. 32 с.
17. Дутов А.В., Шапкин В.С., Гальперин С.Б., Клочков В.В., Фридлянд А.А. О мерах по повышению конкурентоспособности авиационной техники российского производства // *Научный вестник ГосНИИ ГА*. 2017. № 16 (327). С. 7–15.
18. Силуанов А.А. Тенденции развития мирового рынка авиализинга: Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. Москва, 2018. 28 с.
19. Trachuk A., Linder N. Innovation and Performance: an empirical study of Russian industrial companies // *International Journal of Innovation and Technology Management*, 2018. V. 15, № 3, pp. 1850027. DOI: 10.1142/S021987701850027X.
20. Панкратова А.Р., Цуцкарев В.К. Наземное обслуживание рейсов бизнес авиации в Российской Федерации // *Juvenis scientia*. № 11. С. 13–16. DOI: 10.32415/jscientia.2018.11.03 (дата обращения 15.02.2019).

### References

1. Afanas'ev V.G. K voprosu ob uchastii v mezhdunarodnykh konvenciyah po vozdushnomu transportu: imperativnaya neobходimost' ili fakul'tativ // *Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoj aviacii*. 2015. № 214(4). S. 16–20.
2. Budrina E.V. Cenoobrazovanie i konkurenciya: osobennosti i vozmozhnosti regulirovaniya na rynke transportnyh uslug // *Vestnik Sibirskoj gosudarstvennoj avtomobil'no-dorozhnoj akademii*. 2015. № 2(42). S. 101–111.
3. Smurov M.Yu., Gubenko A.V., Ksenofontova T.Yu. Interrelation of the problems of the aircraft fleet development and the improvement of the air traffic control system // *Journal of Internet Banking and Commerce*, 2016. Т. 21. № S4. P. 015.
4. Mal'cev A.A., Matveeva A.V. Mezhdunarodnye passazhirskie aviaperevozki: determinanty vzryvnogo rosta // *Upravlenec*. 2018. Т. 9. № 3. С. 26–31. DOI: 10.29141/2218-5003-2018-9-3-5.
5. Belozеров V.L., Belyj O.V., Efanov A.N., Zajcev A.A., Pantina T.A. Ekonomika transporta: upravlenie v rynochnykh usloviyah: monografiya. SPb.: NP-Print, 2014. 204 s.
6. Mihal'chevskij YU.YU. Osnovy mezhrynochnogo vzaimodejstviya v aviatransportnom sektore ekonomiki: monografiya. –Novosibirsk: Centr razvitiya nauchnogo sotrudnichestva, 2017. 172 s.



7. Budrin A.G., Budrina E.V. Skoordinirovannoe funkcionirovanie sub"ektov rynka transportnyh uslug // Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI). 2015. № 2(41). S. 79–84.
8. Knieps G. Market versus state in building the aviation value chain // *Journal of Air Transport Management*. 2014, vol. 41, pp. 30–37.
9. Manvelidze A.B. Raskhody na ekspluatatsiyu vozdukhnyh sudov krupnykh amerikanskih aviaperevozchikov // *Strategicheskie resheniya i risk-menedzhment*. 2018. № 4(109). S. 72–91.
10. Scheraga C.A. The Relationship between Operational Efficiency and Customer Service: A Global Study of Thirty-Eight Large International Airlines. *Transportation Journal (American Society of Transportation & Logistics Inc)*, 2004, vol. 43 Issue 3, pr. 48–58.
11. Pels E. Airline network competition: Full-service airlines and low-cost airlines. *Research in Transportation Economics*. 2008, vol. 24, issue 1, 24, pp. 68–74.
12. Gubenko A.V., Koren' A.V., Mnishko A.V., Cherkashin D.S. Razvitie rynka nizkobyudzhnykh aviaperevozok v Rossijskoj Federacii: monografiya. M.: Student, 2016. 191 s.
13. Yurchik A.A. Formirovanie strategii organizacii upravlyayushchej aeroportovoj kompanii: Avtoref. diss. ... kand. ekon. nauk. Sankt-Peterburg, 2015. 24 s.
14. Zatuchnyj D.A., Slad' ZH.V. Ispol'zovanie informacii ob urovne nazemnogo obespecheniya poletov VS dlya planirovaniya vozdukhnogo dvizheniya // *Nauchnyj Vestnik MGTU GA*. 2016. Tom 19. №5. S. 104–110.
15. Doganis R. (2010). *Flying off Course: Airline economics and marketing*, Fourth edition, Routledge, Oxford. 336 p.
16. Tropinin M.G. Razvitie ekonomicheskogo mekhanizma obnovleniya parka vozdukhnyh sudov: Avtoref. diss. ... kand. ekon. nauk. Moskva, 2016. 32 s.
17. Dutov A.V., SHapkin V.S., Gal'perin S.B., Klochkov V.V., Fridlyand A.A. O merah po povysheniyu konkurentosposobnosti aviacionnoj tekhniki rossijskogo proizvodstva // *Nauchnyj vestnik GosNII GA*. 2017. № 16 (327). S. 7–15.
18. Siluanov A.A. Tendencii razvitiya mirovogo rynka avializinga: Avtoref. diss. ... kand. ekon. nauk. Moskva, 2018. 28 s.
19. Trachuk A., Linder N. Innovation and Performance: an empirical study of Russian industrial companies // *International Journal of Innovation and Technology Management*. 2018. V. 15, № 3, pp. 1850027. DOI: 10.1142/S021987701850027X.
20. Pankratova A.R., Cuckarev V.K. Nazemnoe obsluzhivanie rejsov biznes aviacii v Rossijskoj Federacii // *Juvenis scientia*. № 11. S. 13–16. DOI: 10.32415/jscientia.2018.11.03 (data obrashcheniya 15.02.2019).

*Статья поступила в редакцию 11.05.2019 г.*