

УДК 338.4
JEL: L90, L93

DOI: 10.18184/2079-4665.2018.9.4.607-617

Современное состояние и тенденции развития гражданской авиации в России

Дмитрий Леонидович Капарулин¹

¹ АО «Эйр Астана», Москва, Россия
125009, г. Москва, Б. Гнездниковский пер., д. 1, стр. 2
E-mail: dmitry.kaparulin@airastana.com

Поступила в редакцию: 12.11.2018; одобрена: 05.12.2018; опубликована онлайн: 30.12.2018

Аннотация

Цель: Принимая во внимание особую роль воздушного транспорта в обеспечении необходимых условий для нормального функционирования экономики страны и удовлетворения транспортных потребностей населения, автор поставил целью в настоящей статье критически проанализировать современное состояние гражданской авиации России и предложить инновационные мероприятия по модернизации развития и совершенствованию управления использованием ее материально-технической базы.

Методология проведения работы: Автор применил системный подход к исследованию проблемы на основе изучения и критического анализа трудов отечественных и зарубежных специалистов по исследуемой проблеме, руководствовался основными положениями теории конкурентной борьбы за потребителей транспортных услуг, использовал метод комплексного анализа статистических данных в динамике за длительный период времени (2000–2017 гг.) и метод экспертных оценок.

Результаты работы: Осуществлен всесторонний критический анализ современного состояния материально-технической базы гражданской авиации России, с выявлением недостатков и положительных тенденций в ее развитии и использовании. Рассмотрены направления модернизации ее дальнейшего развития и использования на основании инновационных технологий.

Выводы: Воздушный транспорт России является единственным из всех, формирующих единый транспортный комплекс страны, универсальных видов транспорта, показывающим рост основных технико-экономических показателей деятельности за последние несколько лет. Для сохранения достигнутых положительных тенденций и дальнейшей модернизации материально-технической базы отрасли на основании инновационных технологий, необходимых для обеспечения выполнения задач, поставленных перед транспортной отраслью в Майском (2018 г.) Указе Президента РФ В.В. Путина, необходима всесторонняя государственная поддержка, прежде всего, в отношении снижения налогового бремени, установления научно обоснованных цен на топливо и оптимизации арендной и лизинговой платы за пользование основными производственными фондами.

Ключевые слова: гражданский воздушный транспорт, модернизация материально-технической базы отрасли, инновационные технологии, пассажирские и грузовые авиаперевозки, себестоимость перевозок пассажиров и грузов, конкурентная борьба

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Капарулин Д. Л. Современное состояние и тенденции развития гражданской авиации в России // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2018. Т. 9. № 4. С. 607–617. DOI: 10.18184/2079-4665.2018.9.4.607-617

© Капарулин Д. Л., 2018

Contemporary Condition and Tendencies of the Civil Aviation's Development in Russia

Dmitry L. Kaparulin¹

¹ Air Astana, Moscow, Russian Federation
1, build. 2, B. Gnezdnikovsky by-street, Moscow, 125009
E-mail: dmitry.kaparulin@airastana.com

Submitted 12.11.2018; revised 05.12.2018; published online 30.12.2018

Abstract

Purpose: taking to attention exclusive role of air transport concerning necessity of providing the conditions for normal function of state economy and to satisfy the demands of population, the author put the purpose to analyze the modern condition of the Russian civil aviation development and to propose innovative arrangements in the field of modernization its material-technical base future development and using.

Methods: the author uses the system approach to perform this research; results of the scientific research of the other specialists in the problem; structure and function analysis; the theory of competitor's struggle for market; complex analyses of statistics and expert evaluations methods.

Results: the system critical analyses of the modern condition of the Russian civil aviation material-technical base development is performed and innovative arrangements in the field of modernization Russian civil aviation material-technical base future development and using are proposed.

Conclusions and Relevance: Russian civil aviation is the single one among all another universal types of transport reached growth of all basic technic-economical indexes for last several years. Due to keeping such positive tendencies and guaranteeing modernization Russian civil aviation material-technical base future development and using on the base of innovative technologies state assistance is necessary in the field of increasing taxes, fuel prices and rent fees for using main productive funds.

Keywords: civil aviation, modernization of civil aviation material-technical base, innovative technologies, passenger and cargo transportation, cost of passenger and cargo transportation, competitor's struggle for market

Conflict of Interest. The Author declares that there is no Conflict of Interest.

For citation: Kaparulin D. L. Contemporary Condition and Tendencies of the Civil Aviation's Development in Russia. *MIR (Modernizatsiia. Innovatsii. Razvitie) = MIR (Modernization. Innovation. Research)*. 2018; 9(4):607–617. DOI: 10.18184/2079–4665.2018.9.4.607–617

Введение

Попытки перевода экономического развития России с командно-административных методов руководства, преимущественно учитывавших интересы производителей, на управление на основе механизма законов рыночных отношений, преимущественно учитывающих интересы отечественных потребителей, т.е., прежде всего, внутреннего национального рынка, происходит в России в исключительно усложнившихся условиях мирового системного кризиса, постоянных внешних и внутренних вызовов, многочисленных санкций, ужесточения конкурентной борьбы за внутренние и внешние рынки (потребителей натурально-вещественной продукции и услуг), высокой степени неопределенности и рисков. Особенно это касается тех отраслей экономики, где объективно высока роль государственного регулирования, а производство требует значительных долгосрочных капитальных вложений без надежных гарантий их быстрого возврата.

Одной из таких отраслей является особая сфера материального производства, самостоятельно не производящая дополнительной натурально-вещественной продукции, а лишь создающая необходимые общие условия для нормального функционирования остальных отраслей экономики и удовлетворения транспортных потребностей населения, – транспорт, в целом, и гражданская авиация, в частности [1]. В майском (2018 г.) Указе Президента РФ В.В. Путина обращено особое внимание на необходимость реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных регулярных пасса-

жирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от их общего количества¹.

В настоящее время авиакомпании России переживают период жесткой конкуренции со стороны иностранных авиакомпаний, которые превосходят большинство российских как по объему выполняемых работ, так и по качеству предоставляемых услуг. Такая, и без того жестокая, конкуренция усугубляется кризисным состоянием мирового рынка авиатранспортных услуг, которое продолжается уже более шестнадцати лет, ибо его началом официально считается 2001 год, когда ряд событий (прежде всего, катастрофа 11 сентября в США, локальные военные конфликты, вспышки эпидемий, спад производства в большинстве развитых стран и др.) буквально обрушил емкость мирового авиатранспортного рынка. Однако не эти, пусть и очень важные, факторы оказывают наибольшее негативное влияние на современное состояние и перспективы увеличения емкости этого рынка. Их выявлению и влиянию на современное состояние и перспективы развития гражданской авиации в России автор посвящает настоящее исследование.

Обзор литературы и исследований. В 2007 году крупнейший мировой разработчик программных продуктов для маркетинга, продажи, обслуживания и производства в сфере воздушного транспорта, на всех этапах деятельности, от планирования до реализации транспортных услуг, компания Sabre Airline Solutions, провела масштабный опрос руководителей авиакомпаний мира, результаты которого позволяют сделать выводы о том, как топ-менеджеры перевозчиков видят ситуацию на глобальном рынке воздушных

¹ Фридлянд А.А., Чубакова Т.П. Регулирование деятельности авиаперевозчиков. Часть 1: учебное пособие. Государственное регулирование на воздушном транспорте. М.: МГТУ ГА, 2000.

перевозок, и выделить основные факторы, влияющие на ее изменение.

Проведенное исследование показало, что почти всех опрошенных (94%), прежде всего, волнует быстрый рост стоимости авиационного топлива. В качестве второго по степени негативного влияния на эффективность отрасли фактора было установлено недостаточное государственное регулирование деятельности перевозчиков (79%). Три четверти опрошенных признали, что развитие отрасли зависит от лояльности пассажиров, что, очевидно, свидетельствует о крайне высоком накале конкурентной борьбы, когда принципиальную роль играют не только качество и стоимость предлагаемого продукта, но и симпатии и предпочтения клиентов².

Для определения факторов, более всего мешающих росту доходности бизнеса авиакомпаний, респондентов просили назвать три самых серьезных препятствия в 2007 году. На первом месте, что не удивительно, оказались топливные издержки (91% респондентов), а на второе и третье места с большим отрывом вышли затраты на оплату труда (44% респондентов) и аэропортовые сборы (43% респондентов). Что касается новых конкурентов в борьбе за рынок, то их появление видится существенным фактором для 42% опрошенных³.

Тревожащий руководство авиакомпаний рост издержек заставляет серьезно задумываться о проблеме доходности, а следовательно, и выживаемости своего бизнеса. Вопрос увеличения доходности авиапредприятий на современном этапе развития стоит особенно остро, поскольку постоянный рост цен на ГСМ, аренду и лизинг основных производственных фондов усиливают тенденции к увеличению тарифов на пассажирские перевозки, что неизбежно и вполне закономерно влечет за собой уменьшение рыночного спроса на эти перевозки, и авиакомпаниям не остается ничего другого, кроме поиска путей снижения их себестоимости путем модернизации материально-технической базы отрасли на основе инновационных технологий. Именно этим вопросам и посвящаются главным образом исследования современных отечественных и зарубежных ученых и специалистов отрасли.

Исследованию проблем совершенствования управления в целом посвящены труды, к примеру, Д.А. Аакера [2] и И. Адизеса [3]. Изучению этих

вопросов в области гражданской авиации посвятили свои работы А.С. Борзова [4], Б.В. Артамонов и Л.Н. Воропаева [5], Р.А. Халтурин [6], Я.В. Коробенко (Драчева) и Г.В. Маймула [7] и др. Исследованием современного состояния материально-технической базы гражданской авиации России и развитием авиационной промышленности в стране занимались Р.А. Халтурин [8], А.В. Кудрявцева [9], А.А. Фридлянд [10], Н.Г. Данилочкина, А.С. Зинченко и М.Б. Боброва [11], В.В. Клочков [12] и др. Проблемы повышения конкурентоспособности, раскрытые в общем плане Р.А. Фатхутдиновым⁴, в сфере отечественного воздушного флота рассматривались Л.Н. Воропаевой [13], А.А. Фридляндом и О.Д. Мордасовой [14], О.Н. Дунаевой и Д.В. Нестеровым [15] и др. Изучению проблемы спроса на грузовые и пассажирские авиаперевозки, т.е. вопросам данного сегмента отечественного и зарубежных рынков, уделяют внимание С.С. Демин и С.А. Зинченко [16], а также другие специалисты и ученые.

Материалы и методы. При проведении изложенных в статье исследований автор использовал научные труды классиков в области специфической транспортной отрасли экономики, результаты научных исследований и практического опыта современных специалистов одного из важнейших универсальных видов транспорта – воздушного. Также был осуществлен сбор, обобщение и системный анализ доступных из информационных источников динамических рядов статистических данных, характеризующих уровень современного развития и использования основных производственных фондов мировой и отечественной гражданской авиации.

Для осуществления критического анализа современного состояния развития и использования материально-технической базы гражданской авиации России применены широко используемые на практике методы системного подхода, экономико-математического анализа, экспертных оценок, а также личный опыт продолжительной работы автора в гражданской авиации.

Результаты исследования

Интернационализация рынков, международный характер конкуренции и формирование общемирового экономического пространства превращают воздушный транспорт в ключевой фактор развития как каждой отдельно взятой страны, так

² Фридлянд А.А., Чубакова Т.П. Регулирование деятельности авиаперевозчиков. Часть 1: учебное пособие. Государственное регулирование на воздушном транспорте. М.: МГТУ ГА, 2000.

³ Там же.

⁴ Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. М.: ИНФРА-М, 2000. 612 с.

и современной глобальной мировой экономики в целом. Наблюдается достаточно устойчивая зависимость между уровнем экономического развития стран и регионов, с одной стороны, и динамикой рынка авиатранспортных услуг – с другой.

По оценкам двух ведущих мировых авиаперевозчиков, Международной организации гражданской авиации (ICAO) и Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), мировой гражданский воздушный транспорт с начала XXI-го века переживает самый глубокий кризис за всю историю своего существования. К 2008 году стало очевидно, что мировой рынок авиаперевозок впервые за долгие годы показал снижение объемов и пассажирских, и грузовых перевозок. К тому же, создалась тяжелая ситуация со снабжением отрасли авиационным топливом, цены на которое стали неимоверно расти, что, по данным IATA, обусловило резкое возрастание удельного веса расходов на горюче-смазочные материалы (ГСМ) в себестоимости продукции авиакомпаний. Так, только за период с 2002 по 2007 гг. доля затрат на топливо выросла в совокупных затратах авиакомпаний, входящих в ассоциацию, с 13% до 36%. В эти же годы в России ситуация в гражданской авиации складывалась еще более трагически: затраты на топливо в себестоимости авиаперевозок российских авиакомпаний составляли от 60% в авиакомпаниях с современным парком самолетов до 80% у остальных.

Спад производства в ведущих странах Европы, Северной Америки, России и ряде других развитых стран заставил даже крупнейшие зарубежные авиакомпании искать пути к преодолению указанных трудностей через вынужденное сокращение количества регулярных маршрутов, парков воздушных лайнеров, производственного персонала и др. Ужесточилась конкурентная борьба за пользователей транспортными услугами с целью обеспечения большего количества пассажиров на каждом рейсе. Эти обстоятельства объективно обусловили передел рынка авиаперевозок и тенденцию к укрупнению авиакомпаний и образованию авиационных альянсов как эффективного направления выживания в конкурентной борьбе за потребителей авиатранспортных услуг.

Так, три ведущие американские авиакомпании, Delta Airlines, Continental Airlines и Northwest Airlines, создали новый совместный альянс; из европейских авиакомпаний успешно пережили кризис только три – British Airways, Air France и Lufthansa, поскольку именно они являются представителями трех крупнейших альянсов: OneWorld, SkyTeam и StarAlliances. Остальные авиакомпании либо обанкротились, либо вынуждены были войти в альянсы ведущих авиаперевозчиков. преимуще-

ства объединения авиакомпаний заключаются, прежде всего, в повышении эффективности эксплуатации воздушных судов за счет роста коэффициентов заполняемости кресел пассажирами и использования грузоподъемности, а также расширения сети маршрутов.

Однако вступление в альянс имеет и отрицательные черты. Опыт «Аэрофлота», вступившего в 2006 году в SkyTeam, показал, что для вступления в альянс и работы в нем необходимо пройти множество, порой весьма дорогостоящих, процедур, например, таких, как: аудит на соответствие международным стандартам безопасности IOSA, переобучение персонала и т.д. Тем не менее, несмотря на неоднозначность участия в альянсах, очевиден вывод, что те авиакомпании, которые не хотят входить в глобальные объединения, рискуют стать неконкурентоспособными с крупными альянсами авиакомпаний и покинуть рынок авиационных услуг.

Также, в связи с существующими тенденциями развития гражданской авиации в мире, необходимо отметить введение новых технологий ведения бизнеса. Первыми представителями внедрения одного из таких новшеств, обеспечивающего наиболее внушительные положительные результаты, стали авиакомпании, осуществляющие перевозки по низким тарифам. Такие компании имеют множество наименований, используемых специалистами в области гражданской авиации: бюджетные перевозчики, низкотарифные перевозчики, дискаунтеры, low-cost companies. Однако, несмотря на такое обилие названий, их деятельность базируется на принципе понижения стоимости билета за счет снижения количества предоставляемых услуг на борту, использования второстепенных аэропортов, парка однотипных самолетов, оплаты перевозки задолго до ее осуществления и др. В мире перевозчики с подобной моделью ведения бизнеса появились уже довольно давно: в США еще в 1971 году, в Западной Европе – в 1985 году. Что же касается России, то отечественные авиакомпании пришли к реализации указанного опыта только в 2007 году. Именно тогда начала свою деятельность компания Sky Express, которая за неполный год своей деятельности получила 3% рынка воздушных перевозок. В дальнейшем эта авиакомпания стала постепенно повышать цены на билеты, вышла на второй уровень конкуренции по качеству услуг, в чем уступала лидерам отрасли. В октябре 2011 года Sky Express прекратила свое существование.

Важной особенностью рынка авиационных перевозок является объективная необходимость его регулирования со стороны государства. В этой отрасли транспорта, являющейся, благодаря своей

уникальной продукции (процесс перемещения воздушных лайнеров), отраслю естественной монополии, как ни в какой другой требуется жесткий контроль со стороны государства за соблюдением необходимых норм и стандартов, установления цен и тарифов, принятых правил, предписаний и процедур. С другой стороны, растущий спрос на услуги авиаперевозок обуславливает потребность в создании конкурентной среды в интересах потребителей, что делает необходимым предоставление участникам рассматриваемых рыночных отношений некоторых разумных свобод, способствующих созданию условий для нормальной конкурентной борьбы за потребителей транспортных услуг.

Опыт США в этой области убедительно показал, что разумное дерегулирование является сильным импульсом для развития всей системы воздушного транспорта в стране в целом. Принятие в 1978 году в этой стране закона «О дерегулировании деятельности авиакомпаний» обеспечило снижение административных барьеров для вхождения в отрасль новых авиакомпаний, что способствовало развитию конкуренции между ними, как в борьбе за пользователей транспортных услуг, так и в области установления тарифов на авиаперевозки. При этом соответствующие государственные органы стремились предоставить возможность нескольким авиакомпаниям работать на одной авиалинии, что создавало благоприятные условия и для конкурентной борьбы за потребителей, и для повышения качества предлагаемых услуг. Более того, авиакомпании получили право самостоятельно устанавливать свои тарифы при разумном государственном ограничении их предельно возможных величин. Эта мера способствовала ценовой конкуренции, что привело к оптимизации издержек и к существенному снижению тарифов на пассажирские и грузовые авиаперевозки.

Данный прогрессивный опыт в настоящее время получил распространение в Канаде, Японии и в странах Западной Европы. В результате более свободный доступ новых авиакомпаний на рынок авиационных перевозок оказался выгодным для всей экономики Западной Европы, ибо именно этим объясняется тот факт, что в странах Западной Европы развитие воздушного транспорта осуществляется, как тому и положено быть для транспортной отрасли, опережающими темпами по сравнению с их экономическим ростом.

В целом же, современному состоянию и развитию мировой гражданской авиации характерны следующие особенности и тенденции:

- объективно существующая в странах явная функциональная зависимость объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок от динамики ВВП и уровня доходов на душу населения;

- необходимость сочетания разумного государственного контроля и дерегулирования в отрасли;
- сезонные колебания спроса на транспортные услуги, особенно характерные для пассажирских авиаперевозок;
- усиление процессов слияния авиакомпаний в крупные альянсы и поглощения ими малых слабых авиакомпаний;
- изыскание инновационных способов увеличения уровня рентабельности авиакомпаний, в том числе и путем освоения ими новых сопутствующих основной деятельности видов услуг, приносящих дополнительные доходы, и др.

Вышеперечисленные особенности и тенденции в равной мере относятся и к российской гражданской авиации. Однако, в силу исторических и социально-экономических национальных условий развития авиатранспортной отрасли в нашей стране, ей присущи и свои уникальные особенности.

Первая заключалась в беспрецедентном спаде объемов авиаперевозок в начале 90-х годов прошлого столетия, т.е. в период непродуманных социально-экономических преобразований в России после распада СССР, справедливо охарактеризованных потом «шоковой терапией». До начала рыночных преобразований система воздушного транспорта, как важная составная часть единого транспортного комплекса нашей страны, находилась полностью в государственной собственности и под государственным контролем, занимая первое место в мире по протяженности воздушных трасс и второе место по объему авиаперевозок, что уступало только воздушному транспорту США.

Четко обозначившиеся на рубеже столетий в развитии воздушного транспорта России негативные тенденции усугублялись общим экономическим кризисом в стране и наличием объективной корреляционной зависимости между динамикой изменения валового внутреннего продукта страны и объемом воздушных авиаперевозок. После длительного спада объемов перевозок в 90-е годы XX-го века, начиная с 2000 г. российский авиатранспортный рынок вступил в стадию устойчивого роста.

Для успешного дальнейшего развития и использования материально-технической базы отечественной гражданской авиации, которые, как ни в какой другой из основных отраслей материального производства и услуг, сильно зависят от достигнутого современного их уровня, очень важен критический анализ динамики характеризующих эти процессы основных показателей за ряд предыдущих лет.

Так, за период с 2000 по 2017 годы суммарный пассажирооборот всех российских авиакомпаний на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) возрос с 28 до 115 млрд пасс-км, т.е. в 4,1 раза, а на международных

воздушных линиях (МВЛ) – с 53 до 259 млрд пасс-км, т.е. в 4,9 раз. В этот же период объем пассажирских перевозок увеличился с 13 до 63 млн пассажиров на ВВЛ, т.е. в 4,85 раз, и с 23 до 105 млн пассажиров на МВЛ, т.е. в 4,56 раз. Эти данные свидетельствуют о том, что средняя дальность полетов пассажиров на внутренних воздушных линиях у нас несколько уменьшилась, а на международных воздушных маршрутах незначительно возросла, что можно отнести к положительным тенденциям в предоставлении пассажирских транспортных услуг российскими авиакомпаниями. Но, справедливости ради, следует заметить, что до сих пор воздушный транспорт остается малодоступным для большинства населения страны из-за непомерно высоких тарифов. Статистические данные по основным технико-экономическим показателям деятельности гражданской авиации России убедительно свидетельствуют о том, что рост объема пассажирских авиаперевозок на внутреннем рынке заметно отстает от роста объема пассажирских перевозок на международных авиалиниях.

Практически все российские авиакомпании показывают рост пассажирских перевозок в последние годы (табл. 1). В 2017 году пять авиакомпаний-лидеров выглядят следующим образом: Аэрофлот (113,8%), Россия (141,0%), Сибирь S7 (103,7%), Уральские авиалинии (124,0%), ЮТэйр (109,1%).

Как следует из данных, приведенных в табл. 1, несмотря на систематическое повышение транспортных тарифов на пассажирские и грузовые авиаперевозки, а также недозагрузку (83%) даже существующего парка воздушных судов, ведущие авиакомпании страны стремятся к расширению парков подвижных транспортных средств с целью

их своевременного расширенного воспроизводства и инновационного обновления. В этом им существенную помощь оказывает государство, спонсируя приобретение воздушных лайнеров, предпочтительно отечественного производства. Так, Государственной транспортной лизинговой компании (далее – ГТЛК) предоставлены предусмотренные в Федеральном бюджете денежные средства в размере 9,8 млрд руб. на приобретение в 2018-2019 гг. восьми новых отечественных воздушных судов «Сухой Суперджет 100» производства АО «Гражданские самолеты Сухого» для последующей передачи их в лизинг российским авиакомпаниям, осуществляющим пассажирские перевозки на региональных авиалиниях. Такая господдержка позволит ПАО «ГТЛК» увеличить количество закупаемых ею и передаваемых затем в лизинг отечественным авиакомпаниям самолетов на более выгодных условиях лизинговых платежей. По мнению автора, такая финансовая помощь государства была бы еще более эффективной, если бы денежные средства передавались без посредников, непосредственно ведущим отечественным авиакомпаниям для целевого использования на приобретение новых отечественных воздушных лайнеров.

Благодаря указанной политике «Аэрофлот» сформировал к сентябрю 2018 года крупный авиапарк из лайнеров «Сухой Суперджет 100» (SSJ100) в количестве 50-ти транспортных единиц. В сентябре 2018 года «Аэрофлот» подписал соглашение на поставку еще 100 самолетов SSJ100, которые должны поступить в парк авиакомпании до 2026 года.

Таблица 1

Сводная таблица основных показателей, характеризующих развитие и использование материально-технической базы гражданской авиации в России

Table 1

Summary table of the main indicators characterizing the development and use of the material and technical base of civil aviation in Russia

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Объем производства магистральных гражданских самолетов в РФ, шт.	37	17	22	41
Уровень среднегодовой производственной мощности по выпуску гражданских самолетов в РФ, %	11,84	10,53	10,53	н/д
Количество эксплуатируемых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в РФ, шт.	2 873	2 548	2 537	2 602
<i>Справочно:</i>				
Пассажирооборот гражданской авиации РФ, млрд пассажиро-км	241,4	226,8	215,6	259,4
Перевозки пассажиров гражданской авиации РФ, млн человек	93,18	92,07	88,56	105,05
Процент занятости пассажирских кресел, %	79,8	79,7	81,1	83,2
Грузооборот гражданской авиации РФ, млрд тонно-км	5,15	5,45	6,58	7,59

Источник: данные Росстата. URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/>

Source: Rosstat. URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/>

Сейчас самолеты SSJ100 успешно эксплуатируются как на внутренних отечественных авиалиниях, выполняя рейсы в такие города, как Белгород, Нижний Новгород, Оренбург, Пермь, Саратов, Сочи, Сыктывкар, Тюмень, Челябинск и по другим направлениям, так обслуживают и международные линии, среди которых полеты в Дрезден, Вильнюс, Гётеборг, Бухарест, Загреб, Любляну, Ригу, Софию, Тиват и другие.

Из информационных источников известно, что в 2017 году произошел существенный рост производства отечественной промышленностью магистральных пассажирских самолетов по сравнению с уровнем годичной давности. За этот год было произведено 39 самолетов гражданского и двойного назначения (в 2016 году – только 22 самолета). Отечественная авиационная промышленность в настоящее время производит несколько моделей самолетов. Это, прежде всего, упомянутая выше инновационная модель магистрального воздушного лайнера «Сухой Суперджет 100», а также самолет нового типа МС-21 («Иркут») и давно хорошо себя зарекомендовавший на практике Ил-96, рассчитанный на средние и дальние маршруты. Кроме этого, продолжается производство, хотя и в значительно меньшем количестве, предназначенных для авиалиний средней протяженности самолетов ТУ-204 и ТУ-214 (усовершенствованная модификация ТУ-204).

Также важной особенностью начального развития российского рынка авиатранспортных услуг явилось быстрое нарастание количества самостоятельных авиакомпаний. Переход на новые экономические условия для отрасли воздушного транспорта носил в большей мере стихийный характер. В отрасли активно проходили процессы приватизации, демонополизации, либерализации цен на авиатранспортные услуги, дерегулирования авиатранспортных тарифов, разделения авиапредприятий на независимые авиакомпании и аэропорты, и др.

Необоснованный рост числа участников рынка авиатранспортных услуг происходил на фоне общего спада объемов авиаперевозок. К началу 1994 года на рынке действовало около 400 авиакомпаний различных форм собственности (сейчас на российском рынке воздушных перевозок общее число авиакомпаний очень неустойчиво, но их функционирует значительно меньше). Естественно, в таких условиях развернулась жесткая конкуренция, в первую очередь, за самолетный парк, а также за наиболее привлекательные международные чартерные рейсы и рейсы на московских направлениях, что сопровождалось «ценовыми войнами».

Об уровне конкуренции на рынке авиатранспортных услуг можно судить по тому, что в первые годы

текущего столетия российский авиационный бизнес ежегодно покидали порядка 40 авиакомпаний, в основном из числа небольших, не способных модернизировать технику и иметь высококвалифицированный производственный и летный персонал.

В настоящее время, несмотря на постепенное увеличение объема пассажирских перевозок, в авиатранспортной отрасли России существуют определенные проблемы, связанные с преимущественным увеличением перевозок на международных линиях в ущерб внутренним, а также с тем, что большинство пассажирских авиаперевозок в России сосредоточены в Московском авиаузле. Изменение данной ситуации к лучшему предусмотрено в майском (2018 г.) Указе Президента РФ.

Как видно из табл. 2, сводные мировые данные об объемах международных и внутренних коммерческих пассажирских и грузовых авиаперевозок в период с 2007 года по настоящее время убедительно свидетельствуют о постоянном существенном их росте. Так, за указанный период времени количество перевезенных воздушным транспортом пассажиров возросло в 1,65 раз, пассажирооборот при этом увеличился в 1,71 раз, что означает увеличение средней дальности полетов пассажиров. Объем грузовых перевозок возрос в 1,36 раз, а грузооборот в 1,3 раз, что, наоборот, свидетельствует о некотором уменьшении средней дальности грузовых перевозок.

Аналогичная ситуация свойственна и российскому рынку авиаперевозок. Более того, по экспертным оценкам, потери российской гражданской авиации только из-за упущенной выгоды от потенциально возможных, но не оказанных авиауслуг пассажирам составляют порядка 50 млрд руб. в год. США и страны Евросоюза успешно стремятся к поставленной цели – довести количество перевозимых пассажиров до 1 млрд в год, тогда как все российские авиакомпании едва превысили в 2017 году рубеж 100 млн пассажиров за год. К такому положению дел в отечественной гражданской авиации привели необоснованные экономические реформы 90-х годов прошлого столетия, обозначенные как переходный период от командно-административной системы управления к рыночным отношениям, основанным не на научно-обоснованном механизме законов, равно учитывающих интересы и производителей и рынка, т.е. потребителей той или иной продукции, тех или иных услуг, а на упование на «невидимую руку рынка», которая оптимально решит все проблемные ситуации в транспортной отрасли.

От такой транспортной политики, в первую очередь, серьезно страдают жители отдаленных, труднодоступных и малоосвоенных регионов страны, которые массово покидают их, что очень

Таблица 2
 Table 2

 Сводные данные о международных и внутренних коммерческих авиаперевозках в мире (регулярные перевозки, 2007–2017 гг.)
 Summary of international and domestic commercial air traffic in the world (regular service, 2007–2017)

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Грузовые тонно-км		Почтовые тонно-км		Коммерческие тонно-км	
	млн	Годовой прирост, %	млн	Годовой прирост, %	млн	Годовой прирост, %	млн	Годовой прирост, %	млн	Годовой прирост, %	млн	Годовой прирост, %
2007	2 462	8,8	4 513 096	8,2	41,4	6,2	172 844	4,8	4 418	-0,6	593 269	6,6
2008	2 500	1,5	4 608 466	2,0	39,9	-3,2	171 159	-1,0	4 894	11,3	603 293	1,7
2009	2 490	-0,4	4 559 935	-1,1	39,6	-0,8	155 966	-8,9	4 626	-5,5	577 401	-4,3
2010	2 707	8,7	4 922 634	8,0	47,2	19,2	186 806	19,8	4 862	5,1	645 209	11,7
2011	2 872	6,1	5 246 440	6,6	48,2	2,2	187 366	0,3	5 012	3,1	677 225	5,0
2012	3 006	4,6	5 527 089	5,3	47,5	-1,4	185 413	-1,0	5 202	3,8	700 849	3,5
2013	3 140	4,5	5 830 675	5,5	48,6	2,3	186 150	0,4	5 594	7,5	730 595	4,2
2014	3 319	5,7	6 179 175	6,0	50,2	3,3	194 816	4,7	6 084	8,8	773 431	5,9
2015	3 558	7,2	6 642 514	7,5	50,5	0,5	197 316	1,3	6 557	7,8	820 682	6,1
2016	3 797	6,7	7 133 461	7,4	52,3	3,7	204 379	3,6	6 690	2,0	871 117	6,1
2017	4 071	7,2	7 699 420	7,9	56,1	7,3	223 730	9,5	7 485	11,9	945 365	8,5

Источник: <https://www.iata.org/about/worldwide/europe/russia/Pages/index.aspx>
 Source: <https://www.iata.org/about/worldwide/europe/russia/Pages/index.aspx>

отрицательно сказывается на экономике данных регионов, а, следовательно, и на экономике страны в целом. И если мы и дальше будем полагаться на чудодейственную силу свободных (вольных) рыночных отношений, то ситуация с аэропортами, а следовательно, и с местными пассажирскими авиаперевозками, останется такой же, как сейчас. А это значит, что мы не продвинемся в лучшую сторону в рассматриваемой области. Жизненный опыт и прогрессивная практика убедительно доказывают, что эффективной может быть только находящаяся под строгим государственным учетом и контролем, базирующаяся на научно обоснованных нормативах экономика.

Тем не менее, несмотря на все субъективно создаваемые и объективные трудности, многие российские авиакомпании уже преодолели кульминационный период кризиса, и последний ряд лет работают с прибылью. Безусловно, спрос на авиационные пассажирские услуги в России был бы значительно выше, и, следовательно, были бы выше доходы и рентабельность отечественных авиакомпаний, если бы тарифная политика на транспорте базировалась не на желании руководителей авиакомпаний максимизировать прибыль на основе постоянного роста тарифов на пассажирские и грузовые перевозки, а на учете и соблюдении важного экономического закона: «оптимальная цена (тариф) – оптимальный доход (прибыль)». Нынешние же тарифы на транспортные услуги в целом, и на авиаперевозки в частности, в России, безусловно, значительно превосходят их оптимальный размер в современный период платежеспособности уже существующих и потенциально возможных потребителей воздушных транспортных услуг [14].

Поэтому в реальной практике дело обстоит совсем по-другому. За период времени с 2011 по 2016 гг., вопреки разумной логике, при росте среднеотраслевой себестоимости воздушных перевозок (ВВЛ+МВЛ) в

ГА РФ с 26,6 руб./ткм до 41,3 руб./ткм, т.е. в 1,55 раз, в том числе на ВВЛ с 34,3 руб./ткм до 50,8 руб./ткм, т.е. в 1,48 раз, а на МВЛ с 22,3 руб./ткм до 35,2 руб./ткм, т.е. в 1,58 раз, рост среднего пассажирского тарифа на пасс-км на ВВЛ и МВЛ ГА РФ соответственно составил с 3,54 руб. до 4,68 руб., т.е. в 1,32 раз, и с 2,53 руб. до 4,22 руб., т.е. в 1,67 раз услуг.

Справедливости ради следует отметить, что после девальвации рубля, в кризисный период 2014–2015 гг., себестоимость воздушных перевозок в российских авиакомпаниях в сегменте ВВЛ в течение 2016–2017 гг. стабилизировалась на уровне – 50,8–50,3 руб./ткм, а в сегменте МВЛ даже снизилась до 31,2 руб./ткм, что вполне сопоставимо с аналогичными показателями ведущих мировых авиакомпаний [10].

В целом же, в период 2004–2017 гг. произошло серьезное изменение структуры себестоимости отечественных авиаперевозок, обусловленное ростом до 25,5% удельного веса постоянных статей расходов на авиаперевозки за счет повышения более чем в 3,5 раза расходов авиакомпаний на лизинг воздушных судов и аренду постоянных транспортных сооружений, тем самым превысивших даже в структуре себестоимости удельный вес затрат на ГСМ (22,6%), традиционно ранее превосходивших все остальные статьи затрат в структуре себестоимости авиaperевозок.

Более того, начиная с 2016 года деятельность гражданской авиации России в целом, осуществившей определенную модернизацию своей материально-технической базы на основе инновационных технологий, и, прежде всего, инновационного обновления парка воздушных судов, достигла пусть и незначительной, но рентабельности. Это стало возможным благодаря высокому уровню рентабельности работы авиаперевозчиков на международных воздушных линиях при, хоть и снизившейся, но все еще остающейся высокой убыточности их работы на внутренних воздушных линиях.

Данная ситуация свидетельствует о возрастании конкурентоспособности нашей гражданской авиации в международном сегменте рынка авиаперевозок. Этот процесс мог бы быть более значимым при научно-обоснованной государственной налоговой политике, излишне обременительной в настоящее время (хорошо известно, что большие налоги убивают экономику), и политике ценообразования на горюче-смазочные материалы (ГСМ) для авиации, цена которых в России, являющейся одним из крупнейших мировых экспортеров нефти и нефтепродуктов, необоснованно высока и сохраняет тенденции дальнейшего роста. Это обстоятельство серьезно влияет на снижение конкурентоспособности гражданской авиации России в

борьбе за потребителей авиатранспортной продукции как на внутреннем, так и на внешних транспортных рынках.

Известно, что одними из важнейших в работе авиакомпаний показателей являются время пребывания самолетов в полете и наполняемость воздушных судов пассажирами. Именно от этих показателей непосредственно зависит рентабельность работы авиакомпаний. К сожалению, в современных технико-экономических условиях даже ведущие отечественные авиакомпании пока не могут успешно конкурировать с ведущими зарубежными авиакомпаниями по этим показателям. Тем не менее, как видно из табл. 1, в последние годы наметилась положительная тенденция к росту этих важнейших показателей, и постепенному приближению их значений к уровню аналогичных показателей ведущих зарубежных авиакомпаний. При введении правильной (научно-обоснованной) государственной налоговой и ценовой политики на горюче-смазочные материалы, а также и тарифной политики на транспорте, российские авиакомпании, безусловно, восстановятся и займут свои достойные лидирующие позиции на внутреннем и международных транспортных рынках.

Выводы

В майском (2018 г.) Указе Президента России В.В. Путина перед гражданской авиацией России поставлена реальная задача: обеспечить к 2024 году реконструкцию «инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов», которая, безусловно, может быть решена только при нахождении правильного пути к цели.

Несмотря на то, что воздушный транспорт России в последние годы стал единственным, из всех формирующих единый транспортный комплекс страны универсальных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного), показывающим рост основных технико-экономических показателей деятельности, ему, для сохранения достигнутых положительных тенденций, необходима дальнейшая модернизация материально-технической базы отрасли на основе инновационных технологий.

Важнейшей задачей гражданской авиации России на ближайшие годы является крайняя необходимость восстановления функционирования большинства выведенных из эксплуатации в годы реформ малых аэропортов местного значения, для возобновления ранее существовавших и освоения новых внутренних авиамаршрутов на средние и малые расстояния в труднодоступных для наземно-

го транспорта и малоосвоенных в транспортном отношении регионах страны.

Для достижения указанных выше целей гражданской авиации необходима всесторонняя государственная поддержка, прежде всего, в отношении снижения налогового бремени, установления научно-обоснованных цен на топливо, оптимизации арендной и лизинговой платы за пользование отечественными авиакомпаниями основными производственными фондами и научно-обоснованной тарифной политики на транспорте в целом, и пассажирских и грузовых авиаперевозках в частности.

Список литературы

1. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (вопросы теории и практики). М.: Наука, 1990. 160 с.
2. Аакер Д.А. Стратегическое рыночное управление: пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского. СПб.: Питер, 2011. 495 с.
3. Адизес И. Управление в эпоху кризиса. Как сохранить ключевых людей и компанию: пер. с англ. Т. Гутман. М.: Манн, Иванов и Фербер, 2015. 160 с.
4. Борзова А.С. Моделирование и принятие решений при модернизации отраслевого образовательного кластера гражданской авиации // Научный вестник МГТУ ГА. 2017. Т. 20. № 6. С. 25–35. DOI: <https://doi.org/10.26467/2079-0619-2017-20-6-25-35>
5. Артамонов Б.В., Воропаева Л.Н. Система целевого управления как метод повышения конкурентоспособности авиапредприятий // Экономические науки. 2017. № 151. С. 43–48. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30783983>
6. Халтурин Р.А. Система государственного управления транспортом в России // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2015. № 3. С. 64–72. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=23587521>
7. Коробенко (Драчева) Я.В., Маймула Г.В. Стратегическое управление конкурентоспособностью авиационных услуг // Экономика и предпринимательство. 2013. № 11-2(40). С. 266–270. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21169422>
8. Халтурин Р. Развитие транспортной инфраструктуры: проблемы и возможности // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2012. № 6. С. 101–107. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18354583>
9. Кудрявцева А.В. Социально-экономические перспективы транспортных инноваций // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 2(69). С. 34–39. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29045791>
10. Фридлянд А.А. Состояние авиационного транспортного комплекса в современных экономических условиях // Aviation Explorer. 2016. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2016/1/27/2369> (дата обращения: 05.05.2018)
11. Данилочкина Н.Г., Зинченко А.С., Боброва М.Б. Анализ состояния и перспектив развития авиационной промышленности России при адаптации к условиям внешней среды // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2018. № 3. С. 69–75. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=35645305>. DOI: 10.18384/2310-6646-2018-3-69-75
12. Ключков В.В. Управление авиационным развитием гражданского авиастроения. М.: МГУЛ, 2009. 280 с.
13. Воропаева Л.Н. Проектное финансирование с «государственным плечом» в авиационной инфраструктуре // Экономические науки. 2017. № 150. С. 38–41. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32337731>
14. Фридлянд А.А., Мордасов О.Д. Конкуренция и ценообразование на крупнейших внутрироссийских авиалиниях // Научный вестник ГосНИИ ГА. 2016. № 13(324). С. 67–75. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26335180>
15. Дунаев О.Н., Нестерова Д.В. Логистика как инструмент перехода к новому этапу экономического роста // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 6(49). С. 28–33. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21051997>
16. Демин С.С., Зинченко С.А. Анализ состояния отечественного рынка авиационных перевозок на современном этапе // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2017. № 3. С. 31–35. DOI: 10.18384/2310-6646-2017-3-31-35
17. Белая Книга – Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать. Транспорт – важнейшее направление и движущая сила интеграции // Международная академия транспорта. Всемирная организация автомобильного транспорта. Ирмас-Холдинг. М.: Полиграф Сервис XXI, 2003.

Об авторе

Капарулин Дмитрий Леонидович, региональный Генеральный менеджер по России и странам СНГ авиакомпании АО «Эйр Астана» (125009, Москва, Б. Гнездиновский пер., д. 1, стр. 2), Москва, Россия, dmitry.kaparulin@airastana.com

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

References

1. Zhukov E.A. Transport Complex in the State Economy (Questions of theory and practice). Moscow, Nauka, 1990, 160 p. (in Russ.)
2. Aaker D.A. Strategic market management. N.Y.: Wiley Publ., 2007. 336 p. (Russ. ed.: Aaker D.A. Strategicheskoe rynochnoe upravlenie, St. Petersburg: Piter Publ., 2011. 495 p.)
3. Adizes I. How to manage in times of crisis: And how to avoid a crisis in the first place. Carpinteria: Adizes Inst. Publ., 2009. 80 p. (Russ. ed.: Adizes I. Upravlenie v epokhu krizisa. Kak sokhranit' klyuchevykh lyudey i kompaniyu. Moscow, Mann, Ivanov i Ferber Publ., 2015. 160 p.)
4. Borzova A.S. Modeling and decision making during the civil aviation industry-specific educational cluster modernization process. *Civil Aviation High TECHNOLOGIES*. 2017; 20(6):25–35. Available from: <https://doi.org/10.26467/2079-0619-2017-20-6-25-35> (in Russ.)
5. Artamonov B.V., Voropaeva L.N. The system of management by objectives as a method of improving the competitiveness of aviaenterprises. *Economic sciences*. 2017; (151):43–48 (in Russ.)
6. Khalturin R. Transport system of public administration in Russia. *The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences = Vestnik Instituta Ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk*. 2015; (3):64–72 (in Russ.)
7. Korobenko (Dracheva) Y.V., Majmula G.V. Strategic management competitiveness of aviation services. *Economy and entrepreneurship*. 2013; (11-2(40)):266–270 (in Russ.)
8. Khalturin R. Development of transport infrastructure: issues and capability. *The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences = Vestnik Instituta Ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk*. 2012; (6):101–107 (in Russ.)
9. Kudryavtseva A.V. Social and economic perspectives for transport innovations. *Transport of the Russian Federation*. 2017; (2(69)):34–39 (in Russ.)
10. Fridlyand A.A. The state of the aviation transport complex in the modern economic conditions. *Aviation Explorer*. 2016. Available from: <http://www.aex.ru/docs/2/2016/1/27/2369> [Accessed 5th May 2016] (In Russ.)
11. Danilochkina N.G., Zinchenko A.S., Bobrova M.B. The Analysis of Current State and Trends of Russian Aviation Industry under Conditions of Adjusting to Market Environment. *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics*. 2018; (3):69–75. Available from: 10.18384/2310-6646-2018-3-69-75 (in Russ.)
12. Klochkov V.V. Upravlenie innovatsionnym razvitiem grazhdanskogo aviastroeniya [Management of Innovative Development of Civil Aviation]. Moscow, MSUL. Publ., 2009, 280 p. (in Russ.)
13. Voropaeva L.N. Project financing with the “state hand” in aviation infrastructure. *Economic sciences*. 2017; (150):38–41 (in Russ.)
14. Fridlyand A.A., Mordasov O.D. Competition and pricing on major Russian domestic airlines. *Nauchnyy vestnik GosNII GA = Scientific Bulletin of The State Scientific Research Institute of Civil Aviation*. 2016; (13(324)):67–75 (in Russ.)
15. Dunaev O.N., Nesterova D.V. Logistic as the Transition Instrument to New Economical Stage. *Transport of Russian Federation*. 2013; 6(49):28–33 (in Russ.)
16. Demin S.S., Zinchenko S.A. Analysis of the current condition of the Russian air transportation market. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Ekonomika = Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics*. 2017; (3):31–35. Available from: 10.18384/2310-6646-2017-3-31-35 (in Russ.)
17. White Book – European Transport Policy till 2010. Transport – important direction of integration. International Transport Academy. Poligraf Service XXI, 2003.

About the author:

Dmitry L. Kaparulin, Regional General Manager "Air Astana" (1, build. 2, B. Gnezdnikovsky by-street, Moscow, 125009), Moscow, Russian Federation, dmitry.kaparulin@airastana.com

The author read and approved the final version of the manuscript.