

УДК 338.5

А.С. Зинченко

ИССЛЕДОВАНИЕ СТРУКТУРЫ И ДИНАМИКИ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Аннотация. В статье проведено комплексное исследование состояния отечественного рынка авиационных перевозок. По результатам проведенного анализа показано распределение рынка воздушных судов по регионам, доля российских авиационных компаний в мировом объеме авиaperевозок, динамика и темпы роста пассажирооборота, и грузооборота, а также распределение объема авиационных перевозок по типам воздушных судов. Проведенный анализ показал, что темпы роста авиационных перевозок в российском сегменте рынка остаются выше среднемировых показателей.

Ключевые слова: летательный аппарат, воздушное судно, авиационные перевозки, пассажирооборот, грузооборот.

Alexander Zinchenko

RESEARCH OF STRUCTURE AND DYNAMICS OF THE MARKET OF AIR TRANSPORTATION IN RUSSIA

Annotation. In article the complex research of a condition of the domestic market of air transportation is conducted. By results of the carried-out analysis distribution of the market of aircrafts on regions, a share of the Russian aircraft companies in the world volume of air transportation, the loudspeaker and growth rates of a passenger turnover and goods turnover and also distribution of volume of air transportation on types of aircrafts is shown. The carried-out analysis showed that growth rates of air transportation in the Russian segment of the market remain above the average world indicators.

Keywords: aircraft, aircraft, air transportation, passenger turnover, goods turnover.

Развитие науки и технологий в авиационной промышленности направлено на создание потенциала для разработки и производства передовой техники, закладывая основу для обеспечения конкурентоспособности российского авиастроения на определенную перспективу. В то же время потенциал финансовых средств, который может быть направлен на развитие авиационной науки и технологий, во многом зависит от объема выпускаемой продукции и доли рынка, занимаемой отечественными производителями и эксплуатантами авиационной техники. Отечественное гражданское авиастроение в основном ограничивается частью российского рынка и редко выходит за его пределы. Не в последнюю очередь это связано с тем, что зачастую уровень логистической поддержки в гражданском секторе части авиатехники российского производства отстает от уровня поддержки своей техники со стороны ведущих мировых компаний. Совершенствование продукции российского авиастроения, формирование и развитие его интегрированной логистической поддержки призваны обеспечить создание современных конкурентоспособных гражданских воздушных судов различного назначения, способных завоевать значительную долю российского рынка и занять уверенную позицию в мире. В задачи данного исследования входит на основе анализа состояния рынка авиaperевозок произвести оценку отечественного потенциала, а также места авиационной промышленности России в мировом рынке.

В соответствии с действующими в настоящее время стратегическими и программными документами Российской Федерации авиастроение является одним из приоритетных направлений развития национальной экономики. Роль и значение отрасли определяются ее вкладом в обеспечение

национальной безопасности, развитие экономики и транспортной системы России, формирование научно-технического потенциала страны и создание высококвалифицированных рабочих мест. В соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации целью государственной политики в области развития авиастроения является создание конкурентоспособной авиационной промышленности [5]. Технический уровень авиационной техники определяется уровнем использования научно-технического задела, под которым понимается совокупность научно-технических результатов, полученных до начала создания конкретных образцов техники и используемых на стадии разработки и производства для снижения технических рисков при выходе на рынок авиационной техники за счет обеспечения требуемых технико-экономических характеристик создаваемого продукта [1].

Состояние научно-технического задела определяется качеством научно-технических результатов, их тематической направленностью и готовностью к внедрению на производстве, что требует научно-обоснованного планирования работ по его созданию на основе прогноза требований к перспективной технике со стороны потребителей – гражданской и государственной авиации страны [4]. Зачастую уровень логистической поддержки в гражданском секторе части авиатехники российского производства отстает от уровня поддержки своей техники со стороны ведущих мировых компаний. Совершенствование продукции авиастроения, формирование и развитие ее интегрированной логистической поддержки призваны обеспечить создание современных конкурентоспособных гражданских воздушных судов различного назначения, способных завоевать значительную долю российского рынка и занять уверенную позицию в мире.

Основную часть рынка гражданских авиационных перевозок обеспечивают магистральные и региональные самолеты. На конец 2016 г. мировой парк воздушных судов состоял приблизительно из 22500 самолетов, из которых 23 % относилось к широкофюзеляжным и большегрузным летательным аппаратам, 65 % – к узкофюзеляжным и среднетоннажным, и 12 % – к малотоннажным и региональным. Структура российского парка отличается от среднемировой: широкофюзеляжные и большегрузные летательные аппараты составляют 10 % отечественного парка, узкофюзеляжные и среднетоннажные – 61 %, а региональные и малотоннажные – 29 %. Доля больших машин в российском парке в два раза меньше, чем в мировом, а доля летательных аппаратов региональной и малотоннажной авиации в 1,5 раза выше. Это свидетельствует о важности региональной авиации в силу географических особенностей России.

Большая доля воздушных судов всех типов (~ 80 %) приходится на три региона: Северная Америка, Европа и Азиатско-Тихоокеанский регион. Общий объем регулярных перевозок в 2016 г., выполненных авиакомпаниями государств – членов ИКАО (от англ. ICAO – International Civil Aviation Organization – Международная организация гражданской авиации), составил приблизительно 3,5 млрд пассажиров и более 51 млн т груза. Общий объем выполненного пассажирооборота по сравнению с 2015 г. вырос на 7,1 %, а общий объем тонно-километров, выполненный в мире – на 5,7 %. Что касается российского рынка, то его доля является незначительной. Российские авиакомпании в 2016 г. выполнили всего ~ 3,5 % от общего объема авиаперевозок. В то же время рынок авиаперевозок России далек от насыщения. Об этом свидетельствует низкий показатель авиационной мобильности. Россия отстает по этому показателю от развитых в этом отношении стран. К примеру, авиационная мобильность по данным на 2015 г. составляла: в Германии – 1,0, Англии – 1,67, в Испании – 2,01, в Норвегии – 4,56, в США – 1,78, в Финляндии – 1,31, в Канаде – 1,63, в Швеции – 1,93, в то время как в России – всего лишь ~ 0,6.

Однако темпы развития гражданской авиации в России в последние годы существенно превышают международные показатели. И по итогам 2016 г. показатель авиационной мобильности, отражающий процент населения, пользующийся авиационными перевозками, в России поднялся до

0,63. Это связано с повышением конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, а также с ростом деловой активности. В последнее время укрепляется роль воздушного транспорта в обеспечении дальнего пассажирского сообщения. Пассажирооборот воздушного транспорта почти в 2,5 раза превышает пассажирооборот железнодорожного транспорта в дальнем сообщении, хотя до 2007 г. существенно ему уступал (в 2000 г. – более чем в 2 раза). С 2000 г. наблюдался рост пассажирооборота в 4,52 раза (с 53,41 до 241,43 млрд п.км). При этом структура этих перевозок изменилась. С 1998 г. отмечался рост общего объема грузооборота в 2,66 раза (с 2,05 до 5,45 млрд т.км), обусловленный ростом объема грузооборота на местных воздушных линиях в 3,3 раза и незначительным ростом на внутренних воздушных линиях на 25 %.

В 2000-2016 гг. среднегодовые темпы роста перевозок российских авиакомпаний составляли 9,86 % по пассажирообороту и 6,0 % по грузообороту. Дополнительным фактором, стимулирующим развитие пассажирских перевозок, стала государственная программа бюджетных субсидий авиакомпаниям в целях обеспечения доступности перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении.

Как показал анализ, сегодня более 80 % всех авиаперевозок выполняются на зарубежных самолетах, в связи с чем актуальной становится задача максимального обеспечения перевозок отечественными летательными аппаратами [3].

Что касается структуры общего объема авиаперевозок за последнее десятилетие (пассажирских и грузовых) по типам летательных аппаратов, то основной объем авиаперевозок (99,95 %) был обеспечен пассажирскими магистральными и региональными, а также транспортными самолетами. На остальные типы воздушных судов приходится менее 0,05 % рынка авиаперевозок, в связи с чем данное исследование ограничивалось рассмотрением магистральных и региональных самолетов для пассажирских и грузовых перевозок.

Проведенный анализ состояния отечественных авиаперевозок показал, что доля России в мировом объеме невелика, около 3,5 %, большую часть которой составляют перевозки на международных линиях. В то же время доля российского парка самолетов в мировом несколько выше, что свидетельствует о более низкой, в среднем, интенсивности их эксплуатации. Зачастую уровень логистической поддержки в гражданском секторе части авиатехники российского производства несколько отстает от уровня поддержки своей техники со стороны ведущих мировых компаний, что не может не сказаться на интенсивности эксплуатации российского парка летательных аппаратов в целом. Вместе с тем анализ показал, что темпы роста авиаперевозок в российском сегменте рынка, несмотря на негативный внешнеэкономический фон последних лет, остаются выше среднемировых показателей [2].

Однако, учитывая тот факт, что большинство гражданских авиаперевозок осуществляется преимущественно на воздушных судах зарубежного производства, российскому авиастроению предстоит приложить максимум усилий для завоевания значимой доли рынка. Для этого, помимо совершенствования технико-экономических и экологических характеристик, следует уделить внимание развитию системы послепродажной поддержки, внедрению систем интегрированной логистической поддержки. Отставание в этой области особенно чувствуется в гражданском секторе, что вынуждает даже отечественные авиакомпании во избежание проблем в эксплуатации отдавать предпочтение авиатехнике зарубежного производителя. Решение этих задач позволит отечественным производителям авиационной техники воспользоваться в полной мере потенциалом внутреннего рынка и уверенно претендовать на часть мирового рынка летательных аппаратов.

Библиографический список

1. Внучков, Ю. А. Анализ рисков в проектировании авиационной техники / Ю. А. Внучков, В. В. Хмелевой, А. Г. Спицын // Научные труды (Вестник МАТИ). – 2011. – № 18(90). – С. 193–196.
2. Демин, С. С. Оценка современного состояния отечественного рынка гражданской авиационной техники / С. С. Демин, Е. В. Джамай // Вестник Московского государственного областного университета. – 2015. – № 3. – С. 80–83.
3. Джамай, Е. В. Анализ текущих тенденций и прогноз развития отечественного рынка гражданской авиационной техники / Е. В. Джамай, С. С. Демин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 6-2. – С. 133–137.
4. Зинченко, А. С. Исследование основных направлений прогнозирования стоимостных показателей разработки авиационной техники / А. С. Зинченко, Н. В. Чернер, М. Б. Боброва // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2016. – № 7-8. – С. 76–78.
5. Самойлов, И. А. Состояние авиационного транспортного комплекса в современных экономических условиях / И. А. Самойлов, О. Ю. Страдомский, А. А. Фридлянд [и др.] // Научный Вестник ГосНИИ ГА. – 2016. – № 12. – С. 7–14.