

# ФАКТОРЫ, СДЕРЖИВАЮЩИЕ РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК

УДК 338.12.017

**Антон Олегович Скрылев,**  
аспирант,  
Московский государственный университет экономики, статистики и информатики (МЭСИ)  
Тел.: (903) 511-54-50  
Эл. почта: askryliov@rambler.ru

Статья посвящена изучению процессов, происходящих в российской гражданской авиации. Рассмотрены произошедшие за последние годы изменения в отрасли. Определено значение отрасли для государства, выявлены тенденции и наиболее характерные проблемы, присущие большинству российских авиакомпаний.

*Ключевые слова:* гражданская авиация, значение, изменения, тенденции, характерные проблемы.

**Anton O. Skrylev,**  
Post-graduate student,  
Moscow State University of Economics, Statistics and Informatics (MESI)  
Tel.: (903) 511-54-50  
E-mail: askryliov@rambler.ru

## THE FACTORS HINDERING THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORTATION MARKET

The article is devoted to studying of processes taking place in the Russian civil aviation. Changes that took place in recent years were examined. Importance of this sector of business for the state was assessed. Tendencies and typical problems of this sector of business were found out.

*Keywords:* civil aviation, importance, changes, tendencies, typical problems.

### 1. Введение

Воздушный транспорт в целом и гражданская авиация в частности имеют важное значение для комплексного развития России. Это обстоятельство, в первую очередь, объясняется большой площадью территории, которые включает в себя Российское государство. На то, чтобы преодолеть расстояние между многими населенными пунктами России может потребоваться несколько суток времени в пути по автомобильным или железным дорогам, в то время как авиационный транспорт позволяет преодолеть аналогичное расстояние в течение нескольких часов. Однако, несмотря на очевидную значимость авиации для России, нынешнее состояние данной отрасли далеко от того, чтобы можно было говорить о стабильном положении дел всех ее участников.

### 2. Изменения в отрасли за последние годы

Существенные изменения в экономике и социальной сфере, произошедшие в стране за последние двадцать лет, привели к тому, что авиакомпании достаточно сильно отличаются друг от друга по степени эффективности своей деятельности.

До 1991 года в Советском Союзе на всей его территории осуществление воздушных перевоз гражданского назначения (включает в себя перевозку пассажиров, грузов, почты) производилось на подконтрольном государству предприятии «Аэрофлот», являвшимся монополистом на рынке воздушных перевозок. Предприятие было образовано в 30-х годах XX века путем объединения ряда самостоятельных авиапредприятий. До момента распада СССР «Аэрофлот» оставался крупнейшей авиакомпанией мира, выполнявшей весь объем внутренних и международных перевозок страны. С началом политических и социальных изменений в стране на рубеже 80-90-х годов, начинается параллельная трансформация отрасли воздушных перевозок, закончившаяся дроблением единой компании на множество мелких, авиапарк которых порой насчитывал 1-2 воздушных судна. После распада страны в бывших союзных республиках были образованы самостоятельные авиакомпании, в то время как на территории России начала функционировать авиакомпания-преемница «Аэрофлота».

Практически все первое десятилетие гражданская авиация России испытывала на себе целый комплекс проблем, среди которых: резкое сокращение объемов перевозок в силу различных причин (снижение числа потенциальных пассажиров из-за разделения страны, падение покупательной способности граждан и проч.), неспособность государства обеспечить всех нуждающиеся участники отрасли дотациями из бюджета, общее ухудшение управляемости в отрасли воздушных перевозок (по причине разделения «Аэрофлота» на сотни отдельных компаний). Статистика объемов воздушных перевозок говорит о том, что спад в отрасли продолжался с 1991 по 1999 год, в течение которых пассажиропоток сократился более чем в 4 раза, с 90 млн. перевезенных пассажиров в 1991 году, до 22,4 млн. пассажиров в 1999 году. С 1999 года наблюдается стабильное восстановление показателей перевозки пассажиров, ненадолго прерванное мировым финансовым кризисом, начавшимся в 2008 году.

Параллельно отмечается процесс сокращения количества участников рынка воздушных перевозок, укрупнение отдельных компаний и концентрация основного объема перевозок в руках десятка авиакомпаний. Так, согласно статистике Росавиации, 35 крупнейших авиакомпаний России контролируют более 95% всех воздушных перевозок в стране, в том числе 15 крупнейших из них - более 80% рынка. Из этого следует, что на остальные 100 компаний приходится менее 5% рынка воздушных перевозок.

По состоянию на конец 2011 года на территории Российской Федерации было зарегистрировано более 120 авиакомпаний, эксплуатантов авиационной техники, а также порядка 300 аэропортов. Стоит отметить, что не все компании отрасли находятся в одинаковом положении, многим из участников рынка на сегодняшний день приходится ежедневно бороться за то, чтобы сохранить свое присутствие на рынке авиационных услуг. На успешность ведения бизнеса оказывают роль ряд факторов, среди которых, в качестве одного из основных

можно назвать расположение авиационной компании относительно того или иного населенного пункта. Очевидно, что при прочих равных условиях, авиакомпания, расположенная в непосредственной близости от крупного города или промышленного центра будет иметь преимущество перед авиакомпанией, расположенной в небольшом населенном пункте, выраженное в величине потенциального пассажиропотока. В то же время, нельзя категорически утверждать, что отсутствие большого количества населения в непосредственной близости от авиакомпании заведомо отрицательно сказывается на ее работе. В качестве примера, подтверждающего справедливость данного суждения, можно привести компании, функционирующие за Уралом, где плотность населения не сопоставима с европейской частью России, но во многих районах отсутствует устойчивое наземное транспортное сообщение между населенными пунктами. Кроме того необходимо отметить, что населенные пункты Сибири и Дальнего Востока находятся на значительном удалении друг от друга, а также городов европейской части страны, что также делает использование услуг авиации наиболее рациональным. В виду того, что авиационный транспорт является наиболее затратным и, как следствие, дорогим для конечного потребителя, немаловажным фактором востребованности данного вида услуг в конкретном регионе служит уровень экономического развития данной территории и благосостояние проживающего на ней населения. Из вышесказанного можно сделать вывод, что в России, где средний уровень экономического развития регионов и благосостояния населения относительно не высок, мобильность населения снижена, что влечет за собой снижение спроса на услуги воздушного транспорта.

Несмотря на общую позитивную динамику изменения объемов осуществленных перевозок, необходимо отметить тот факт, что деятельность подавляющего большинства российских компаний, занятых в сфере воздушных перевозок, по-прежнему является низкорентабельной. Отсутствие достаточной прибыли большинства компаний отрасли объясняется следующим образом: стоимость объема затраченных на оказание услуг ресурсов превышает объем дохода, полученного

с конечного потребителя услуг перевозчика. На практике же складывается ситуация, при которой нерентабельными оказываются отдельные виды услуг, среди которых в первую очередь можно назвать регулярные пассажирские перевозки. То есть в России сложилась ситуация, когда большинству авиакомпаний невыгодно заниматься тем видом деятельности, который для большинства людей определяет саму сущность гражданской авиации – перевозить пассажиров. Необходимо оговориться, что речь идет о регулярных перевозках, поскольку чартерные перевозки подразумевают наличие заранее оговоренной минимальной платы, за которую авиакомпания готово организовать рейс. Разумеется, что любой перевозчик знает нижнюю границу окупаемости своих услуг и не назначит заведомо не выгодную для себя стоимость.

После проведения анализа рынка пассажирских перевозок, можно заключить, что большинство авиакомпаний России компенсирует отрицательную прибыль, полученную в результате осуществления регулярных пассажирских перевозок, прибылью, полученной от оказания других видов услуг: коммерческих рейсов, осуществления работ и услуг по договорам с различными субъектами экономики, сдачи авиатехники в аренду, оказания наземных услуг и т.д. Наиболее очевидное решение проблемы – отказ от осуществления регулярных рейсов, не всегда осуществимо на практике по нескольким причинам. В частности нередко против прекращения регулярных полетов выступают Правительства тех регионов, где располагаются данные авиакомпании. Во-первых, наличие авиакомпании в регионе подразумевает под собой более высокий уровень престижа данного субъекта федерации. Кроме того, региональные чиновники – одни из наиболее активных пользователей услуг авиации. Присутствие авиации наряду с другими видами транспорта позволяет говорить о том, что региональные власти делают все необходимое для обеспечения благоприятных условий к развитию более интенсивной мобильности местного населения. Также, наличие авиакомпании является положительным фактором, влияющим на развитие некоторых сфер экономики, в частности регионального туризма за счет привлечения новых, интенсивных

потоков туристов. Привлечение новых инвестиций и компаний в экономику региона из других частей страны и из-за рубежа проще осуществить, если имеется возможность осуществлять сообщение с другими частями страны по воздуху. Наконец, авиакомпания является социально значимым проектом, поскольку обеспечивает сообщение с отдаленными частями региона, а кроме того вносит свой вклад в местную экономику через создание рабочих мест и налоговые отчисления в бюджет.

Принимая во внимание все позитивные аспекты, возникающие в связи с наличием и функционированием авиакомпаний, региональные органы власти не редко идут по пути дотирования нерентабельных видов деятельности авиаперевозчиков. По соглашению между менеджментом компании и местными органами власти, авиакомпания устанавливает пониженную стоимость услуг по совершению регулярных пассажирских перевозок с тем, чтобы большее количество населения имело возможность воспользоваться услугами авиаперевозчика. Возникающая в результате такой практики разница между реальной рыночной стоимостью данного вида услуг и стоимостью, установленной в результате соглашения, компенсируется из регионального или местного бюджета.

### 3. Факторы, сдерживающие развитие отрасли

Отрасли гражданских авиаперевозок России присущ ряд проблем, с которыми сталкивается большинство участников данного рынка. Эти проблемы начали проявлять себя несколько лет назад, но до сих пор не были предложены достаточно эффективные решения, которые помогли бы компаниям справиться с ними. Поэтому данный комплекс факторов продолжает оказывать свое негативное влияние на отрасль воздушных перевозок и тормозить ее дальнейшее развитие.

В условиях конкурентной борьбы за своего пассажира транспортные компании, в том числе и авиационные, идут по пути сокращения производственно-эксплуатационных затрат. Весьма существенную часть эксплуатационных затрат авиакомпании в настоящее время составляют затраты на авиационное топливо. Согласно данным Международного банка реконструкции и развития, мировые цены на авиатопливо за период с 2000 по 2010

годы возросли более чем на 50%, с \$40 за баррель в 2000 году, до \$95 в 2010 году [3]. Увеличение количества потребляемого топлива российскими авиакомпаниями зачастую происходит не только из-за увеличения объемов перевозок, но в виду того, что подавляющее большинство авиоперевозчиков имеют на балансе устаревшую авиационную технику, которая в силу своих конструктивных особенностей потребляет большое количество авиационного керосина, несопоставимое с расходом горючего современными зарубежными аналогами. Приобретение современной авиационной техники – одна из важнейших задач, которую, тем не менее, не просто решить большинству участников рынка по причине высокой стоимости воздушных судов и недостаточности ресурсов компаний на приобретение современных и более экономичных образцов.

Другой проблемой является отсутствие на рынке отечественных образцов воздушных судов нового поколения. В связи с высокой стоимостью новых зарубежных воздушных судов, авиакомпании вынуждены прибегать к приобретению подержанной авиатехники, которая требует повышенных затрат на техническое обслуживание и снабжение запчастями. Данная проблема должна быть частично решена введением в эксплуатацию новой модели регионального самолета Superjet 100, разработанной компанией «Гражданские самолеты Сухого» в тесном сотрудничестве со многими иностранными компаниями. Тем не менее, данная модель, рассчитанная на 75 и 95 пассажиров, не способна решить все проблемы отечественной авиации. Во-первых, ориентировочная стоимость такого самолета составляет 35 млн. долл., что в разы больше годового бюджета многих российских авиоперевозчиков, а во-вторых, воздушные суда, вместимостью даже 75 мест, зачастую превышают потребности рынка региональных перевозок. Согласно данным Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) средний возраст парка воздушных судов, эксплуатируемых на региональных маршрутах в России, преодолел рубеж в 30 лет, в то же самое время средний возраст парка воздушных судов в мире не превышает и половины этого значения, находясь у отметки в 13 лет [4]. Немногим лучше обстоят

дела с состоянием наземной инфраструктуры, износ которой составляет более 80%. Такие цифры являются верными индикаторами того, что в ближайшем будущем данный сегмент ждет еще большие проблемы, если не произойдет кардинальных изменений в подходе к управлению, как со стороны авиакомпаний, так и со стороны органов государственной власти.

Помимо непосредственной проблемы старения авиатехники, существует смежная с ней проблема – это запрет на эксплуатацию отдельных машин или всех воздушных судов определенной модели. Решение о запрете или приостановке эксплуатации исходит от федеральных органов власти и может быть продиктовано такой причиной как чрезвычайное происшествие с участием воздушного судна, чаще всего катастрофа. В такой ситуации обычно принимается решение о прекращении полетов на всех воздушных судах той же модели, что и пострадавшее судно, либо приостанавливается действие свидетельства эксплуатанта того авиоперевозчика, которому принадлежит данное воздушное судно до выяснения причина происшествия. Также в связи с введением требования к обязательному оснащению всех воздушных судов специальными средствами предупреждения об опасном сближении с другими воздушными судами в воздухе и с поверхностью земли, в настоящее время любая авиатехника, не оборудованная такими приборами, не подлежит дальнейшей эксплуатации до момента устранения нарушений (установки оборудования и получения разрешения). Так в середине 2011 года Правительством Российской Федерации было принято решение о прекращении использования на регулярных воздушных перевозках самолетов Ан-24 (Ан-26) и Ту-134 по причине ранее произошедших катастроф воздушных судов указанных моделей (с сохранением возможности использования на чартерных перевозках до истечения ресурса). Решение, которое должно было вступить в силу 1 января 2012 года, отложили до 1 июля 2012 года по причине невозможности оперативного перехода к использованию на тех же маршрутах самолетов других марок и быстрого дооснащения всех используемых судов указанных моделей требуемыми средствами обеспечения безопасности полетов. Вместе с тем, отмечается, что оснащение самолетов

Ан-24 данными приборами не выгодно с экономической точки зрения, поскольку срок их эксплуатации закончится раньше, чем удастся вернуть вложенные в приобретение и установку оборудования средства (стоимость дооборудования каждого самолета обходится примерно в \$300 тыс.).

Необходимо отметить, что обозначенные модели воздушных судов наиболее интенсивно используются в региональных маршрутных сетях. Так самолет модели Ан-24 в силу своих конструктивных особенностей способен совершать посадку на грунтовых аэродромах, то есть там, где отсутствует искусственное покрытие. По этой причине данная модель самолета очень популярна при эксплуатации в тяжелых климатических условиях российского европейского севера, Сибири и Дальнего Востока. Согласно подсчетам, в настоящее время на линиях используются порядка 100 единиц воздушных судов типа Ан-24, 28 единиц Ан-26 и более 100 машин Ту-134. Таким образом существует еще одна потенциальная опасность и без того самому проблемному сегменту гражданских воздушных перевозок, обладающему помимо всего прочего явно выраженной социальной значимостью. Эксперты, представители региональных и местных властей и руководители региональных авиакомпаний сходятся на том, что реорганизацию данного сегмента отрасли невозможно осуществить без активного участия федеральной власти [5][6].

Среди прочих существенных расходов статей авиакомпании можно отметить затраты на оплату труда персонала, а также налоговые отчисления в бюджеты различных уровней. Дело в том, что в последнее время наблюдается тенденция к сокращению количества образовательных учреждений, занимающихся подготовкой летного состава, в связи с чем ощущается значительный дефицит квалифицированных кадров данной профессии. По законам рыночной экономики за востребованный и редкий товар потребитель зачастую вынужден платить большие деньги, то же самое произошло и на рынке труда пилотов воздушного транспорта. Крупные авиакомпании, ощутив недостаток квалифицированных кадров, начали проводить политику привлечения необходимого персонала за счет усиления материального стимулирования работников, большинство из которых

были заняты главным образом на региональных рынках. Естественно, что одним из основных факторов мотивации персонала к переходу в крупные компании оказался материальный. Начался резкий рост зарплат, значительно опережающий рост реальных доходов перевозчиков. Региональные авиаперевозчики, оценив ситуацию и осознав, что в перспективе могут полностью остаться без летного состава, также включились в борьбу за кадры, стараясь не отставать от своих крупных конкурентов в уровне заработной платы. В виду заведомо более низкой доходности региональных перевозчиков, поддержка конкурентного уровня оплаты труда оказалась для них более сложной, чем для крупных участников данного рынка. В настоящее время проблема сохранения профессиональных кадров является одной из наиболее острых для участников рынка региональных перевозок. Аналогичная ситуация складывается в отношении некоторых других специальностей, востребованных в сфере авиаперевозок: в настоящее время на рынке труда практически полностью отсутствуют опытные авиатехники и инженеры. Молодые кадры, выпускники специализированных учебных заведений, у которых отсутствует опыт работы в авиакомпании, нуждаются в опытном наставнике, а также времени

на то, чтобы освоиться на рабочем месте и обрести необходимые навыки. После того, как человек приобретает требуемые опыт и знания, он, как правило, покидает свое рабочее место, предпочитая ему другую компанию, способную удовлетворить возросшие требования к карьерному росту и материальному благополучию.

#### 4. Выводы

Для отрасли воздушных перевозок одним из результатов перехода к рыночной модели экономики явилось формирование целого комплекса проблем, которые до настоящего времени остаются нерешенными. Эти проблемы наносят значительный вред действующим авиакомпаниям и являются сдерживающим фактором для дальнейшего развития отрасли. Их тщательное изучение и разработка методов борьбы с ними являются на настоящий момент одними из ключевых задач, которые должны в самые короткие сроки постараться совместно решить правительство страны и участники данного бизнеса.

#### Литература

1. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) <http://www.favt.ru/>
2. Официальный сайт авиакомпании «Аэрофлот» <http://www.aeroflot.ru/cms/>

3. «Air transport and energy efficiency», The International Bank of Reconstruction and Development, February 2012

4. Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации <http://www.gosniiga.ru/>

5. «Эксперты: региональная авиация РФ может быть спасена при господдержке», статья <http://ria.ru/markets/20110725/407012506.html>

6. Сеницкий Алексей «Fokker50 вместо Ан-24», статья <http://www.ato.ru/content/fokker-50-vmesto-24>

#### References

1. Federal agency for air transport (Rosaviatsia), official website <http://www.favt.ru/>

2. «Aeroflot» airline company, official website <http://www.aeroflot.ru/cms/>

3. «Air transport and energy efficiency», The International Bank of Reconstruction and Development, February 2012

4. State research institute of civil aviation, official website <http://www.gosniiga.ru/>

5. «Experts: Russian regional aviation could be saved with governmental support», article <http://ria.ru/markets/20110725/407012506.html>

6. Sinitsky Alexei «Fokker50 to replace An-24», article <http://www.ato.ru/content/fokker-50-vmesto-24>