

# Современное состояние гражданской авиации России и прогноз ее развития



**А. В. Корень,**  
генеральный директор  
Центра стратегических  
разработок в гражданской  
авиации

Основными факторами, определяющими деятельность гражданской авиации (ГА) в Российской Федерации, являются региональные авиаперевозки, новые бизнес-модели авиакомпаний, региональная аэропортовая сеть и отечественное самолетостроение. В статье предложены меры для дальнейшего развития ГА в России.

В четвертом квартале 2016 г. наметился положительный тренд в развитии российского рынка авиаперевозок. В декабре 2016 г. темпы роста перевезенных пассажиров и пассажирооборот российских авиакомпаний составили 20,3 % и 21,9 % соответственно. Этот переломный момент говорит о выходе отрасли из затяжного кризиса и создает новые перспективы ее развития.

## Разворот тренда развития отрасли. Прогноз на 2017 г. и на среднесрочную перспективу

Количество пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями, по итогам 2016 г. уменьшилось на 3,8 % по сравнению с 2015 г. и составило 88,6 млн пассажиров. Пассажирооборот сократился на 5,1 % до 215,3 млрд пасс.-км (рис. 1, 2).

Такое сокращение объемов работы обусловлено, в первую очередь, про-

должавшимся в течение первых трех кварталов масштабным снижением международных перевозок, которые по итогам девяти месяцев 2016 г. уменьшились почти на 15 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года при фактической стагнации внутренних перевозок.

Основные причины снижения значений показателей – административное закрытие емких сегментов рынка (Египта, Турции, Украины), вызванное необходимостью обеспечения безопасности перевозок и политическими факторами, и уход с рынка в октябре 2015 г. такого серьезного игрока, как авиакомпания «Трансаэро».

Вместе с тем стабилизация ситуации в экономике РФ и оживление деловой активности к началу четвертого квартала привели к развороту тренда развития отрасли. В октябре 2016 г. отмечено возобновление роста объема перевозок по отношению



Рис. 1. Количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот российских авиакомпаний в 1995–2016 гг. Источник: анализ ЦСР ГА, данные Росавиации

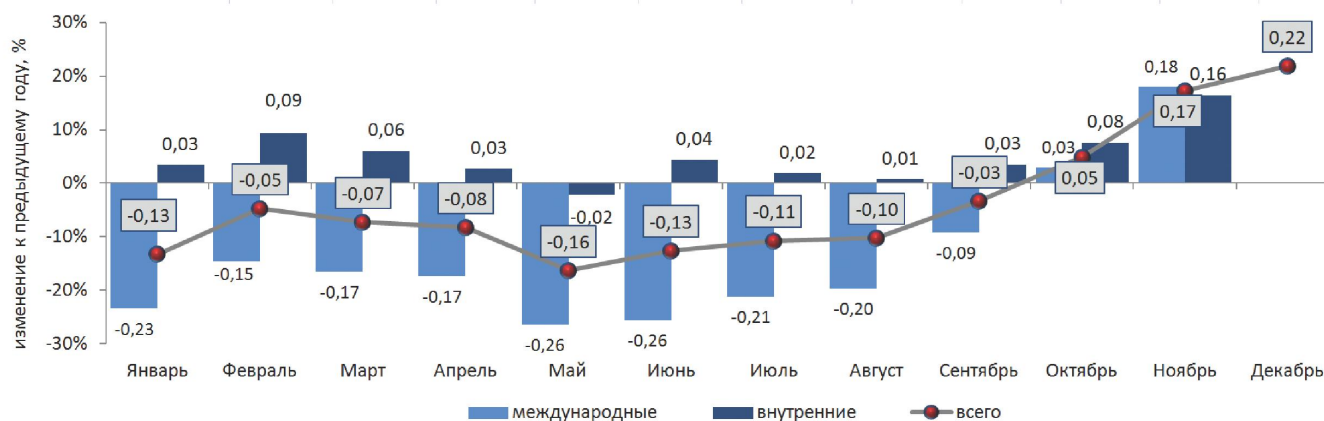


Рис. 2. Динамика количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота российских авиакомпаний в 1991-2016 гг.

Источник: анализ Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА), данные Росавиации

к октябрю 2015 г. [1]: по количеству пассажиров на 4,0 %, по пассажирообороту на 4,9 %.

В ноябре 2016 г. под влиянием «эффекта низкой базы» темпы роста увеличились до 16,0 % и 17,3 %, соответственно, причем положительную динамику демонстрируют и внутренние, и международные перевозки. В декабре 2016 г. количество перевезенных пассажиров увеличилось на рекордные 20,3 %, пассажирооборот – на 21,9 % к уровню 2015 г. [1].

Столь обнадеживающие результаты четвертого квартала, а также прогнозируемый на 2017 г. экономический рост дают основания предполагать умеренные темпы роста объемов авиационных перевозок (на 5-6 %) в 2017 г. и, кроме того, положительно оценивать развитие рынка в среднесрочной перспективе.

### Структурные изменения на рынке авиаперевозок

В 2016 г. продолжалось перераспределение рынка авиаперевозок среди

основных игроков в связи с высвобождением существенной доли рынка, ранее закрепленной за «Трансаэро». По оценкам ЦСР ГА, окончательное перераспределение рынка и занятие высвободившихся ниш должно завершиться в 1 квартале 2017 г.

По статистике за 2016 г. можно судить по лидерам роста на восстанавливаемом рынке. Пятерка лидеров по пассажирским перевозкам за январь-декабрь 2016 г. выглядит следующим образом: «Аэрофлот» перевез 29,0 млн пассажиров (+11,0 % по отношению к периоду январь – декабрь 2015 г.), «S7 Airlines» – 9,5 млн пассажиров (+16,1%), «Россия» – 8,1 млн пассажиров (+70,5 %), «ЮТэйр» – 6,6 млн пассажиров (+20,0 %), «Уральские авиалинии» – около 6,5 млн пассажиров (+18,8 %) [1].

Пять крупнейших авиакомпаний перевезли за 12 мес. 2016 г. 59,7 млн пассажиров, что на 19,3 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Это составляет 67,4 % всех пассажиров,

перевезенных российскими авиакомпаниями за 12 месяцев 2016 г. Концентрация рынка увеличилась за год на 8,8 процентных пункта. Для сравнения: в 2015 г. первая пятерка авиакомпаний перевезла только 58,6 % от суммарного количества пассажиров.

Темпы роста показателей крупных федеральных компаний превысили таковые региональных авиаперевозчиков. Продолжилась монополизация рынка с большим отрывом крупнейшего игрока – Группы «Аэрофлот» – от других участников рынка.

Российские игроки испытывают все большее конкурентное давление со стороны зарубежных авиакомпаний, которые начали восстанавливать свои предложения на российском рынке перевозок.

### Мировой тренд развития бизнес-моделей авиакомпаний

На рынке авиаперевозок продолжилось сближение продукта традиционных сетевых авиаперевозчиков с продуктами низкобюджетных авиакомпаний. Наметившийся мировой тренд перехода продукта среднестатистической традиционной авиакомпании в гибридную модель с элементами лоу-кост усилился.

В частности, более строгие правила в части платного багажа, платного питания на борту, невозвратные билеты, сокращение перечня бесплатных услуг на борту, перевод затратных услуг в доходные и другие элементы, ранее присущие низкобюджетным авиаперевозчикам, теперь можно встретить и у традиционных сетевых авиакомпаний. Нивелируют разницу с традиционными и сетевыми перевозчиками и новые воздушные суда, используемые низкобюджетными авиакомпаниями. На ряде авиалиний

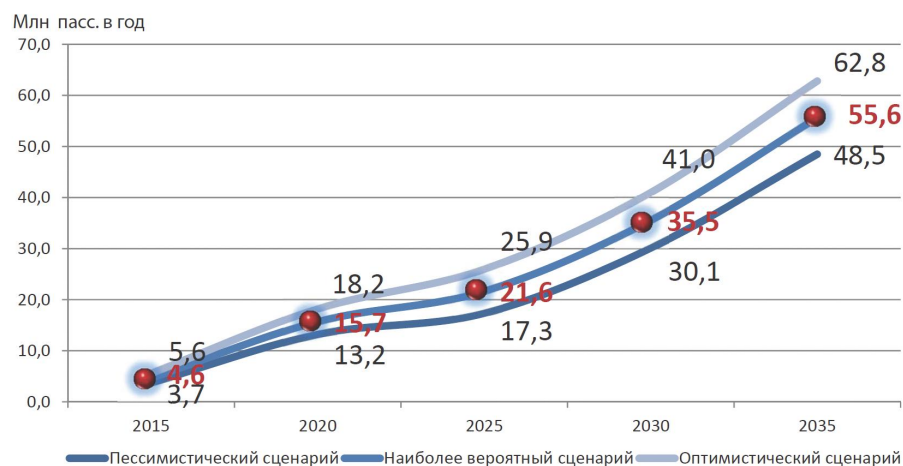


Рис. 3. Прогноз развития сегмента низкобюджетных авиаперевозок на внутренних воздушных линиях в России до 2035 г. в рамках классических и гибридных моделей лоу-кост. Источник: прогноз ЦСР ГА в рамках НИР по разработке Стратегии развития низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации (2014 г.)

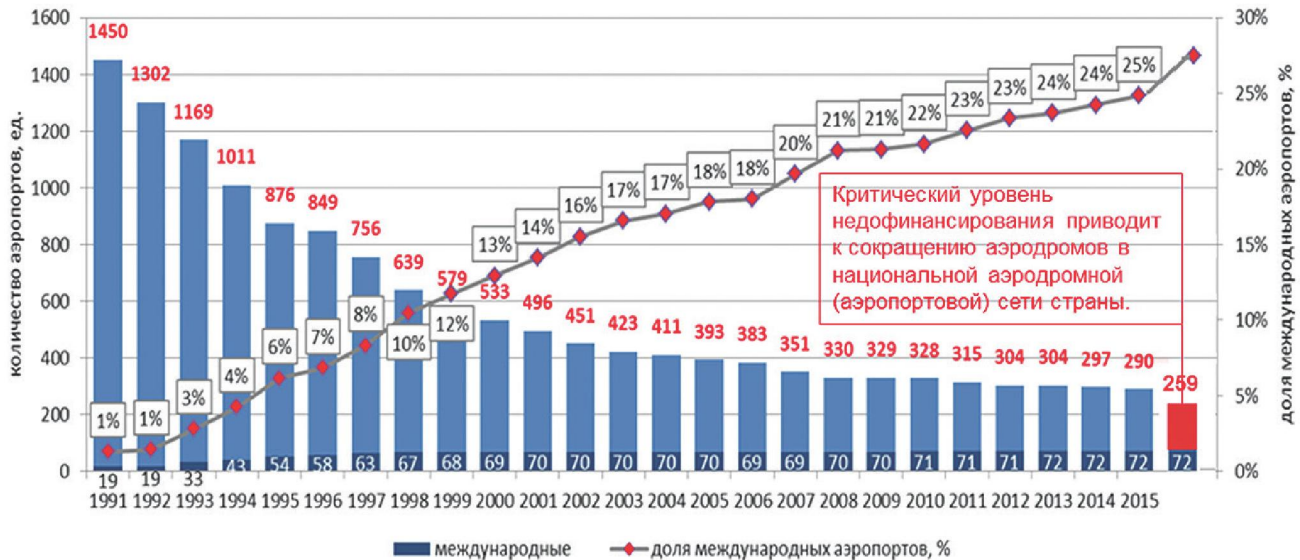


Рис. 4. Изменение количества аэропортов в 1991–2015 гг. Источник: анализ ЦСР ГА

ценовая конкуренция приводит к тому, что премиальный авиаперевозчик иногда может предоставлять стоимость авиаперевозки ниже, чем классический авиаперевозчик лоу-кост.

Наметился тренд создания новых авиакомпаний по бизнес-модели гибридного авиаперевозчика с минимальным набором услуг. В частности, в рамках разработанных ЦСР ГА стратегий и бизнес-планов новых стартапов авиакомпаний в России и СНГ реализуются конкурентные стратегии гибридных моделей, в частности в сегменте ближнемагистральных и региональных авиаперевозок.

Единственный российский низкобюджетный авиаперевозчик «Победа» перевез в 2016 г. более 4,3 млн пассажиров. Таким образом, сейчас реализуется прогноз ЦСР ГА, сделанный три года назад в отношении развития рынка авиаперевозок лоу-кост: к 2035 г., повторяя среднемировой тренд развития, только на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) объем низкобюджетных авиаперевозок должен составить более 55 млн пассажиров в год (рис. 3) [2].

### Uber-эффект и новый формат конкуренции

Для многих региональных авиакомпаний образовался новый риск – риск размывания бренда в связи с переходом на uber-модель продаж услуг авиакомпаний. Усиливается роль метапоисковых систем в продажах услуг по пере-

возке, и на первый план для потребителей при выборе авиакомпании выходит фактор цены.

Авиакомпании не контролируют полностью каналы продаж, в условиях высокой конкуренции метапоисковые системы диктуют условия формирования продукта. Услуга по перевозке пассажиров становится все ближе к определенной транспортной продукции «простое перемещение пассажиров» и с предпочтением «no frills». Пассажиры интересуются перевозкой в срок и по более низкой цене, а услуги, особенно на средних и коротких расстояниях, становятся неактуальными.

В таких условиях эффект экономии на масштабе уходит на второй план, авиакомпании вынуждены вырабатывать более сложные конкурентные стратегии с учетом особенностей каждого отдельного направления полетов.

### Внутренний и въездной туризм. Будущее региональных авиаперевозок

На внутреннем рынке авиаперевозок в 2014–2015 гг. высокие темпы роста показателей определяли такие факторы, как резкое снижение платежеспособного спроса населения на туристические продукты, продаваемые в зарубежных валютах, и сравнительное ценовое преимущество внутрироссийских туристических продуктов. В 2016 г. ситуация изменилась: до третьего квартала внутренние авиаперевозки стагнировали.

Сейчас, при снижении курсов доллара и евро, в условиях развития как внутренних региональных, так и международных авиаперевозок, на первый план вышел фактор экономического роста авиакомпаний.

Сегодня программы субсидирования выпадающих доходов региональных авиаперевозчиков продолжают играть положительную роль в создании базы для развития рынка, однако это приводит к сокращению количества рейсов. В будущем после освоения перспективных и коммерчески выгодных региональных маршрутов рост региональных авиаперевозок в большей степени будет зависеть от величины выделяемых субсидий. Многие региональные авиакомпании, в том числе вновь создаваемые, строят свои стратегии и бизнес-планы на базе субсидируемых бизнес-моделей.

В ряде регионов, где актуален вопрос восстановления аэропортовой сети, развитие авиаперевозок зависит от восстановления аэродромов региональных и местных воздушных линий.

### Стратегические направления развития аэропортовой сети

Как отмечалось ранее [3–6], в начале 2016 г. аэропортовая сеть РФ включала 259 аэропортов и около 1400 посадочных площадок. Напомним, что в 1991 г. в аэропортовой сети РФ насчитывалось 1450 аэродромов. Наблюдается тренд сокращения аэропортов в национальной сети (рис. 4).

Несмотря на реализацию ряда федеральных целевых программ, систему софинансирования регионами и в ряде случаев — полного финансирования строительства и реконструкции аэродромов за счет частных и региональных инвестиций, на запуск механизма федеральных казенных предприятий на базе планово-убыточных аэропортов в целях сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры труднодоступных и северных территорий (в рамках которого реализуется программа субсидирования семи федеральных казенных предприятий, включающих в себя 66 региональных и местных аэропортов и 15 посадочных площадок), средств достаточно для поддержания только части национальной аэродромной сети (детальный анализ см. в [3]).

С позиций ЦСР ГА наиболее рациональный инструмент, обеспечивающий развитие национальной аэродромной сети в полном объеме, — создание и внедрение в РФ фонда, в котором должны аккумулироваться средства на финансирование развития аэродромов.

В крупнейшей экономике мира такой фонд в отдельные годы позволил аккумулировать за счет целевых сборов с пользователей инфраструктуры до 88 % средств, необходимых для финансирования новых и реконструируемых аэродромов национальной сети, обеспечивая в том числе источники субсидирования выпадающих доходов региональных авиаперевозчиков. Соответственно, за счет средств федеральных целевых программ финансировалось только 12 % из всего объема.

Важно отметить, что фонд не обязательно должен содержать сборы с авиапассажиров или авиакомпаний либо только эти сборы, имеются и другие источники.

Возможно поэтапное внедрение данного инструмента в сегментах с низкой эластичностью спроса от цены, что практически не отразится на величине суммарного спроса на авиаперевозки.

Таким образом, существует потребность введения в РФ инфраструктурных сборов с пользователей — участников авиационной деятельности или целевых отчислений, которые должны формировать недостающие средства для финансирования развития аэропортовой (аэродромной) сети РФ в полном объеме.



Рис. 5. Предпроектные проработки трассировки линий высокоскоростных магистралей (2015 г.).  
Источник: Транспорт России

Создание такой системы началось в рамках работы рабочей группы Совета Федерации по разработке предложений для развития региональных авиаперевозок с участием ЦСР ГА и отраслевой общественности.

### Мультимодальные решения в развитии авиационной инфраструктуры

Результаты исследований ЦСР ГА, а также проекты Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ) свидетельствуют, что скоро в РФ при развитии системы высокоскоростных (ВСМ) и скоростных магистралей появятся полноценные мультимодальные транспортные узлы (МТУ). В частности, ряд МТУ планируется создать при строительстве ВСМ «Москва – Казань» и ВСМ «Москва – Адлер» (рис. 5).

Несколько российских аэропортов для формирования устойчивого прибыльного аэропортового бизнеса начали разработку мультимодальных решений. Специализирующийся на мультимодальных решениях ЦСРТ отмечает, что многие крупные регионы мира — лидеры по объему транспортной продукции и транзитной перевалке грузов, обслуживанию транзитных и трансферных пассажиров — начинали с разработки стратегии развития МТУ на базе перспективных аэропортов, вокзалов, портов [7].

Приведем два показательных примера. Так, в рамках разработанного ЦСР ГА и Центр экономики инфраструктуры проекта рассчитали новый вариант прохождения ВСМ — через аэропорт «Краснодар», отличающийся от ранее предложенного — через город [8]. Были рассмотрены разные сценарии изменения пассажиропотоков, оценена возможность перехвата авиационных транзитных пассажиропотоков из регионов Северного Кавказа, ближайших стран Центральной Азии и Закавказья, а также нового региона России, требующего скоростного сообщения с выходом на международный магистральный транспорт, — Крыма.

Эффекты от прохождения трассы через аэропорт «Краснодар» впечатляют. С помощью методик оценки переключения спроса, признанных на международном уровне, определено, что эффекты только от деятельности аэропорта составят накопленным итогом за 20 лет около 290 млрд. руб [8].

Конечно, в соседних аэропортах пассажиропоток несколько уменьшится. Однако, во-первых, пассажиры до этих городов доберутся дешевле, а во-вторых, суммарный пассажирооборот всех аэропортов вырастет.

Согласно проведенным расчетам, несколько аэропортов в радиусе 1,5 тыс. км от Москвы, напротив, могут

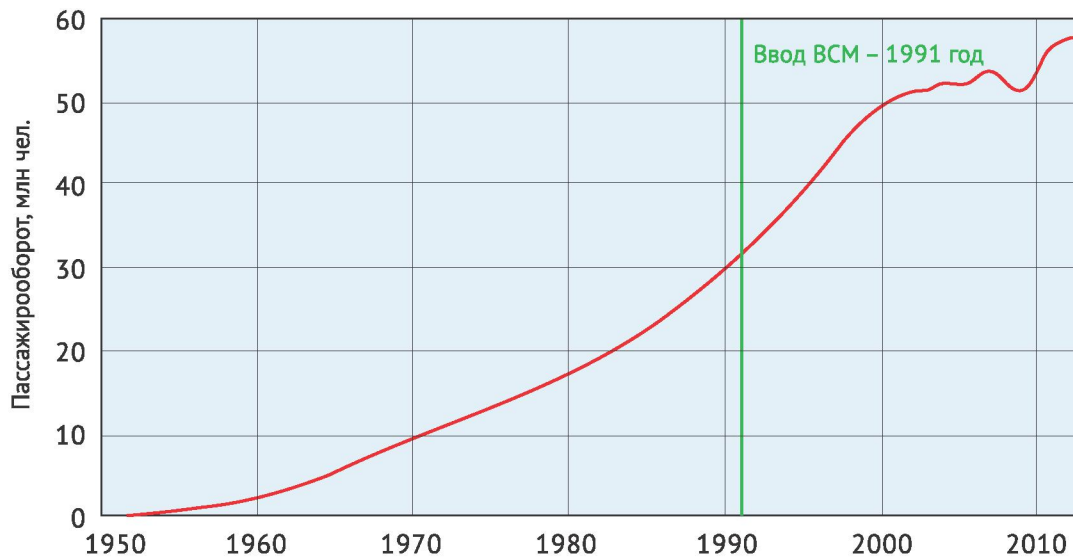


Рис. 6. Влияние ввода высокоскоростной магистрали на пассажирооборот аэропорта «Франкфурт-на-Майне».

Источник: [9], Фонд Центр стратегических разработок

получить развитие за счет ВСМ. Здесь, прежде всего, важен фактор ожидаемого в обозримом будущем дефицита пропускной способности аэропортов Москвы.

Еще один показательный пример – аэропорт «Франкфурт-на-Майне». После ввода мультимодального решения с применением ВСМ темпы роста авиационного пассажиропотока через аэропорт увеличились (рис. 6).

Как показывает международный опыт, строительство ВСМ ни в одной стране не привело к сокращению авиационного трафика. Более того, во всем мире крупнейшие авиационные хабы соединяются со станциями ВСМ. За счет того, что ВСМ берет на себя фидерные перевозки (подвоз пассажиров на небольшие расстояния), общий пассажирский трафик растет и у авиакомпаний, и у железной дороги [8].

### Отечественные самолеты и вертолеты

Российская Федерация во все времена славилась качественной авиационной техникой, и в последние годы наша страна возрождается как сильная авиационная держава.

В гражданском сегменте авиастроения успешно запущен ряд проектов по выпуску новых магистральных и региональных самолетов, современных многоцелевых вертолетов, конкурентоспособных на международном уровне.

Особенно следует отметить успешный проект «Сухой Суперджет 100», ознаменовавший возрождение россий-

ского гражданского самолетостроения. Принятые решения в рамках реализации проекта ГТЛК по оперативному лизингу ВС «Сухой Суперджет 100», согласно распоряжению правительства РФ от 14 октября 2015 г. № 2045-р [10] позволили запустить механизм поставок самолетов по конкурентной лизинговой ставке в парк авиакомпаний России. ЦСР ГА как участник этой разработки подтверждает эффективность принятых мер и считает целесообразным и обоснованным, во-первых, продолжить реализацию указанного проекта с дополнительной докапитализацией ГТЛК, и во-вторых, распространить данные механизмы на другие современные самолеты отечественного производства, в частности, на МС-21 и Ил-114.

Принятые решения по поддержке лизинга по аналогичной схеме продукции холдинга «Вертолеты России» также являются эффективной новацией в развитии ГА.

Однако необходимо отметить, что ряд системных мер государственной поддержки самолетостроения и эксплуатации самолетов не применяется к вертолетной технике, поэтому одной из задач отраслевого сообщества должна стать выработка инструментов эффективной поддержки вертолетной индустрии. В частности, с позиции ЦСР ГА требуется реализовать до семи мер государственной поддержки и внедрить государственную программу развития санитарной авиации в РФ.

Во всем мире авиастроение имеет существенную государственную под-

держку на всех этапах — от проектирования воздушных судов до субсидирования выпадающих доходов при эксплуатации, и софинансирование поставок. Россия не должна отставать в этом от конкурентов ни на внутреннем, ни на внешних рынках. ■

### Литература

1. Статистика Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация).
2. Стратегия развития низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации // Материалы НИР Росавиации. 2014.
3. Корень А. В. Пути повышения эффективности управления аэропортовой системой Российской Федерации // Транспорт РФ. 2016. №5 (66).
4. Корень А. В. Материалы доклада на конференции «Региональная авиация России и СНГ – 2016»
5. Центр стратегических разработок в гражданской авиации: материалы исследований 2010–2016 гг.
6. Корень А. В. Материалы доклада на Парламентских слушаниях в Совете Федерации 2010 г.
7. Материалы Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ). URL: [www.transport-strategy.org](http://www.transport-strategy.org).
8. Поезда готовятся... в полет // Транспорт России. 02.04.2015.
9. Косой В. В., Корень А. В. Высокоскоростные магистрали и авиация: синергетический эффект взаимодействия // Транспорт РФ. 2015. №2 (57).
10. Распоряжение правительства Российской Федерации от 14.10.2015 г. № 2045-р.