

УДК 338.4

DOI: 10.18384/2310-6646-2017-3-31-35

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

**Демин С.С., Зинченко А.С.**

*Московский авиационный институт (Национальный исследовательский университет)  
125080, г. Москва, Волоколамское шоссе, д. 4, Российская Федерация*

**Аннотация.** Статья посвящена анализу состояния рынка гражданских авиационных перевозок в России на современном этапе. С применением экономических методов сравнительного, индексного и горизонтального анализа показаны распределение рынка воздушных судов по регионам, доля российских авиакомпаний в мировом объеме авиаперевозок, динамика и темпы роста пассажирооборота и грузооборота, а также распределение объема авиаперевозок по типам воздушных судов. Проведенный анализ показал, что темпы роста авиаперевозок в российском сегменте рынка остаются выше среднемировых показателей.

**Ключевые слова:** авиационная промышленность, воздушное судно, авиационные перевозки, пассажирооборот, грузооборот.

## THE ANALYSIS OF THE CURRENT CONDITION OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORTATION MARKET

**S. Demin, A. Zinchenko**

*Moscow Aviation Institute (National Research University)  
4, Volokolamskoe highway, Moscow, 125080, Russian Federation*

**Abstract.** The article is devoted to the analysis of the current condition of the Russian civil air transportation market. By applying the techniques of comparative, index and horizontal analyses the authors show the distribution of air transportation market in domestic regions, a share of the Russian airlines in the world air transportation, the dynamics and growth rates of passenger and goods turnover, and also the distribution of air transportation volume depending on the types of aircrafts. The carried-out analysis showed that the growth rates of air transportation in the Russian segment of the world market remain above the average world indicators.

**Key words:** aviation industry, aircraft, air transportation, passenger turnover, goods turnover.

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 её вкладом в обеспечение национальной безопасности, развитием экономики и транспортной системы России, формированием научно-технического потенциала страны и созданием высококвалифицирован-

ных рабочих мест [3, с. 1012]. В соответствии с концепцией долгосрочного социально-экономического развития страны целью государственной политики в области авиастроения является создание конкурентоспособной авиационной промышленности [6, с. 7]. Технический уровень авиационной техники определяется уровнем использования научно-технического задела, под которым понимается совокупность научно-технических результатов, полученных до начала создания образцов техники и используемых на стадии разработки и производства для снижения технических рисков при выходе на рынок авиационной техники за счёт обеспечения требуемых технико-экономических характеристик создаваемого продукта.

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 [5, с. 78]. Зачастую уровень логистической поддержки в гражданском секторе части авиатехники российского производства отстаёт от уровня поддержки своей техники у ведущих мировых компаний. Совершенствование продукции авиастроения, развитие её интегрированной логистической поддержки призваны обеспечить создание современных конкурентоспособных гражданских воздушных судов, могущих завоевать значительную долю российского рынка и занять уверенную позицию в мире [4, с. 72].

Основную часть рынка гражданских авиационных перевозок обеспечивают магистральные и региональные самолёты. В 2016 г. мировой парк воздушных судов состоял приблизительно из 22500 самолётов, из которых 23% относились 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%, 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%) в 2016 г. приходится на три региона: Северную Америку, Европу и Азиатско-Тихоокеанский регион. Общий объём регулярных перевозок, выполняемых авиакомпаниями государств-членов ИКАО, составил приблизительно 3,5 млрд пассажиров и более 51 млн т груза. Общий объём выполненного пассажирооборота в 2016 г. вырос на 7,1%, а общий объём 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 объёма авиаперевозок. В то же время рынок авиаперевозок России далёк от насыщения. Об этом свидетельствует низкий показатель авиационной мобильности. Россия отстаёт по этому показателю от развитых в этом отношении стран. К примеру, авиаци-

онная мобильность в 2016 г. составляла: в Германии – 1,0, в 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 РФ 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 объёма грузооборота в 2,66 раза (с 2,05 до 5,45 млрд т-км), обусловленный ростом объёма 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 из Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении.

Как показывает проведённый анализ российского авиарынка, в настоящее время более 80% всех авиaperезовок выполняются авиакомпаниями на зарубежных летательных аппаратах. В связи с этим актуальной задачей является максимальное обеспечение перевозок на отечественных воздушных судах, соответственно, с авиадвигателями российского производства [2, с. 135].

Что касается распределения объёма авиaperезовок по типам летательных аппаратов, то основной объём (99,95%) был обеспечен пассажирскими магистральными и региональными, а также транспортными самолётами. На остальные воздушные суда приходится менее 0,05% рынка авиaperезовок, в связи с чем настоящее исследование ограничивалось рассмотрением магистральных и региональных самолетов, используемых для пассажирских и грузовых перевозок.

Проведённый анализ состояния отечественных авиaperезовок показал, что доля России в мировом объёме невелика – около 3,5%, и большую часть её составляют перевозки на международных линиях. При этом доля российского парка самолётов в мировом объёме несколько выше, что свидетельствует о более низкой интенсивности их эксплуатации. Зачастую уровень логистической поддержки в гражданском секторе несколько отстаёт от уровня поддержки своей техники у мировых компаний, что сказывается на интенсивности эксплуатации российского парка в целом. Вместе с тем темпы роста авиaperезовок в российском сегменте рынка, несмотря на негативный внешнеэкономический фон, остаются выше среднемировых показателей [1, с. 83].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Демин С.С., Джамай Е.В. Оценка современного состояния отечественного рынка гражданской авиационной техники // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2015. № 3. С. 80–83.
2. Джамай Е.В., Демин С.С. Анализ текущих тенденций и прогноз развития отечественного рынка гражданской авиационной техники // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 6–2. С. 133–137.
3. Желтенков А.В., Янов И.Е., Жангуразов А.Р. Проблемы реализации производственных программ в авиационной промышленности // Экономика и предпринимательство. 2017. № 2–2 (79–2). С. 1012–1016.
4. Желтенков П.А., Желтенков А.В. Инновационный механизм развития управления промышленной организацией: монография. М.: Издательство Московского государственного областного университета, 2012. 124 с.
5. Зинченко А.С., Чернер Н.В., Боброва М.Б. Исследование основных направлений прогнозирования стоимостных показателей разработки авиационной техники // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2016. № 7–8. С. 76–78.
6. Самойлов И.А., Страдомский О.Ю., Фридлянд А.А., Шапкин В.С. Состояние авиационного транспортного комплекса в современных экономических условиях // Научный вестник Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. 2016. № 12. С. 7–14.

## REFERENCES

1. Demin S.S., Dzhamai E.V. [The Assessment of the Current State of the Domestic Market of Civil Aviation]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics], 2015, no. 3. pp. 80–83.
2. Dzhamai E.V., Demin S.S. [The Analysis of Current Trends and the Forecast of the Development of the Russian Market of Civil Aviation]. In: *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennyye nauki* [Humanitarian, socio-economic and social sciences], 2015, no. 6–2, pp. 133–137.
3. Zheltenkov A.V., Yanov I.E., Zhanguرازov A.R. [The Problems of Aviation Industry Programs Implementation]. In: *Ekonomika i predprinimatel'stvo* [Economics and Entrepreneurship], 2017, no. 2–2(79–2). pp. 1012–1016.
4. Zheltenkov P.A., Zheltenkov A.V. *Innovatsionnyi mekhanizm razvitiya upravleniya promyshlennoi organizatsiei* [Innovative Mechanism of Industrial Enterprise Management Development]. Moscow, Information & Editorial Office of MRSU, 2012. 124 p.
5. Zinchenko A.S., Cherner N.V., Bobrova M.B. [A Study of the Main Directions in Forecasting Cost Indicators of Aviation Technology Development]. In: *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniya)* [Bulletin of the University (State University of Management)], 2016, no. 7–8, pp. 76–78.
6. Samoilov I.A., Stradomskii O.Yu., Fridlyand A.A., Shapkin V.S. [The Current State of Aviation Transport Complex]. In: *Nauchnyi vestnik Gosudarstvennogo nauchno-issledovatel'skogo instituta grazhdanskoi aviatsii* [Scientific Bulletin of the State Scientific Research Institute of Civil Aviation], 2016, no. 12, pp. 7–14.

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ**

*Демин Сергей Сергеевич* – доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры управления высокотехнологичными системами Московского авиационного института (Национального исследовательского университета);  
e-mail: Ssdemin@mail.ru

*Зинченко Александр Сергеевич* – кандидат экономических наук, доцент кафедры дифференциальных уравнений Московского авиационного института (Национального исследовательского университета);  
e-mail: a.zinchenko80@gmail.com

**INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

*Sergey S. Dermin* – Doctor of Economics, associate professor, professor at the Department of Management of Hi-Tech Systems, Moscow Aviation Institute (National Research University);  
e-mail: Ssdemin@mail.ru

*Alexander S. Zinchenko* – PhD in Economics, associate professor at the Department of Differential Equations, Moscow Aviation Institute (National Research University);  
e-mail: a.zinchenko80@gmail.com

**ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ**

Демин С.С., Зинченко А.С. 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

**CORRECT REFERENCE TO THE ARTICLE**

Dermin S.S., Zinchenko A.S. The Analysis of the Current Condition of the Russian Air Transportation Market. In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics*, 2017, no. 3, pp. 31-35.  
DOI: 10.18384/2310-6646-2017-3-31-35