

БУДУЩЕЕ – ЗА РЕГИОНАЛЬНЫМИ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ**Леонид Борисович СОБОЛЕВ**

доктор технических наук, профессор кафедры экономики инноваций и управления проектами,
Московский авиационный институт (МАИ), Москва, Российская Федерация
sobolevLB@yandex.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 7442-7216

История статьи:

Получена 19.02.2019
Получена в доработанном
виде 11.03.2019
Одобрена 18.03.2019
Доступна онлайн
15.04.2019

УДК 339.13.012

JEL: G34, L19, L93, O33,
O57**Ключевые слова:**

спрос, региональные
авиаперевозки,
региональные самолеты,
хаб, эксплуатант

Аннотация

Предмет. Ценовые и неценовые факторы спроса на региональные авиаперевозки в России, предложения в этом сегменте со стороны авиастроителей и структура региональных авиаперевозчиков, потенциал дальнейшего роста региональных авиаперевозок.

Цели. Разработка рекомендаций для улучшения регионального авиасообщения в России.

Методология. Сравнительный анализ организации региональных пассажирских авиаперевозок по странам.

Результаты. В России отмечается смещение спроса на авиаперевозки с международных воздушных линий (МВЛ) на внутренние воздушные линии (ВВЛ), отмечено повышение внимания правительства страны к проблеме отечественного гражданского самолетостроения. Региональные авиаперевозчики повышают заполняемость кресел больших магистральных самолетов и общую эффективность пассажирских авиаперевозок.

Выводы. Для России с ее невысокими показателями роста ВВП и, соответственно, благосостояния граждан стабильный рост пассажирских перевозок возможен лишь за счет региональной составляющей. Региональные авиаперевозки меньше зависят от внешнеполитических факторов. Проведена модернизация аэропортов крупных городов-миллионников, принята программа восстановления региональных аэропортов и производства самолетов на региональных предприятиях, мало зависящих от поставок зарубежных комплектующих. Государство оказывает поддержку важным для социально-экономической устойчивости страны направлениям.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2019

Для цитирования: Соболев Л.Б. Будущее – за региональными авиаперевозками // Региональная экономика: теория и практика. – 2019. – Т. 17, № 4. – С. 670 – 685.
<https://doi.org/10.24891/re.17.4.670>

Введение

Международная организация воздушного транспорта (IATA) ежегодно оценивает уровень воздушных перевозок в мире. Согласно опубликованным данным за 2017 г., общее количество авиапассажиров в мире превысило 4,1 млрд чел., увеличившись на 280 млн (7,4% роста) по сравнению с 2016 г¹. В отчете IATA за 2017 г. приведено соотношение международных (international) и

региональных (domestic) авиаперевозок: региональные авиаперевозки занимают около 60% мирового рынка авиаперевозок (по количеству пассажиров)². При этом средняя протяженность международных перелетов составляет около 3 000 км, региональных – 1 116 км. Эти показатели вместе с пассажиропотоками по отдельным направлениям определяют потребность в магистральных и региональных воздушных

¹ Airlines Flew 4.1 bn Passengers in 2017 – IATA.
URL: <https://www.premiumtimesng.com/business/282740-airlines-flew-4-1bn-passengers-in-2017-iata.html>

² IATA. World Air Transport Statistics.
URL: <https://www.iata.org/publications/store/Pages/world-air-transport-statistics.aspx>

судах (ВС). В России, согласно данным Росавиации, в 2017 г. (и ранее в 2014 г.) пассажиропоток превысил показатель 1990 г. и вышел на мировой уровень соотношения международных и внутренних пассажирских авиаперевозок.

В России нормативная база воздушного транспорта определяет деление воздушных авиаперевозок на внутренние и международные, хотя в системе сбора государственной статистической информации сохранилось понятие местных (внутрирегиональных) воздушных линий, обычно обслуживаемых ВС малой пассажироместимости (до 20 пассажиров). Вместе с тем современные региональные ВС не имеют ярко выраженных территориальных ограничений и обладают расширенными транспортными возможностями по дальности полета. И наоборот, существует практика применения магистральных самолетов для межрегиональных и даже местных воздушных линий. Здесь играют роль два показателя эффективности авиаперевозок: коэффициент зашиваемости кресел ВС и частота регулярных рейсов, позволяющая стыковать региональные рейсы с межрегиональными и международными. Являясь частью транспортной инфраструктуры страны, региональные авиаперевозки обеспечивают для населения транспортную доступность регионов со слабой сетью железнодорожного и автомобильного сообщения. Помимо обеспечения транспортной доступности региональная авиация создает многочисленные рабочие места в производстве и обслуживании региональных ВС и объектов инфраструктуры (аэропортов). Пилоты, стюарды, механики, работники аэропортов – это многочисленные квалифицированные рабочие места, в которых так нуждаются регионы России. Состояние и изменения на мировом рынке пассажирских авиаперевозок в целом рассмотрено в работе [1].

Целью статьи является исследование российского рынка региональных авиаперевозок за последнее десятилетие и их зависимости от макроэкономических и

геополитических факторов, состояния и структуры региональных компаний-авиаперевозчиков, уровня развития аэродромной сети. По мнению автора, в течение ближайшего десятилетия рост пассажирских авиаперевозок будет происходить за счет региональной составляющей.

Спрос на региональные авиаперевозки

Если обратиться к недавней истории, то наибольший пассажиропоток в РФ был зафиксирован в 1990 г. (более 94 млн пассажиров), причем более 90% приходилось на региональные перевозки. С 1991 г. началось падение спроса: в 1992 г. авиаперевозки сократились на 31%, в 1993 г. – на 35%. В дальнейшем темп сокращения уменьшился, но спад продолжался вплоть до 1999 г., когда количество авиапассажиров сократилось до 23 млн чел., что примерно соответствовало уровню 1970 г.³ Параллельно с процессом снижения уровня жизни основной массы населения страны, промышленным и демографическим спадом шел процесс выравнивания количества авиапассажиров на МВЛ и ВВЛ, так как были устранены барьеры для выезда за рубеж многих категорий граждан.

С начала 2000-х гг. начался стабильный рост авиаперевозок в целом по стране и в региональном разрезе, причем этот рост в России происходил неравномерно (рис. 1). До мирового кризиса 2008–2009 гг. наблюдался активный рост пассажиропотока на МВЛ, так как жители России смогли открыть для себя многие зарубежные курорты летнего и зимнего отдыха. В 2008 г. региональными перевозками воспользовались лишь 34% авиапассажиров. После мирового кризиса спрос на авиаперевозки в России возобновился, и неестественный перекоп в пользу МВЛ сохранялся до начала нового кризиса в России в 2014 г. Впоследствии произошло снижение общего пассажиропотока с 93,2 млн чел. в 2014 г. до 88,6 млн чел. в 2016 г. Это было связано с резким падением спроса на МВЛ, лишь

³ Колтаков С.К. История авиационной промышленности России. URL: <http://www.ru-90.ru/node/1322>

частично компенсированным ростом внутренних перевозок. Снижение числа зарубежных перелетов, вызванное снижением покупательной способности населения и геополитическими причинами, повлекло за собой переориентацию многих российских граждан на внутренний туризм. Произошло также частичное разделение неценовых факторов, определяющих динамику внутренних и внешних перевозок авиапассажилов.

В 2017 г. рост пассажиропотока опять возобновился и было перевезено 105 млн чел. (на 18,6% больше, чем в 2016 г.). Показатель занятости кресел на рейсах составил 83,2%. На внутренних рейсах перевезено 62,5 млн чел. (60%), что означало изменение соотношения между МВЛ и ВВЛ и приведение его к среднемировому уровню. Выездной пассажиропоток в 2017 г. во многом был обусловлен ростом спроса на чартерные международные рейсы (были сняты ограничения на полеты в Турцию). Дополнительный пассажиропоток обеспечили в 2017–2018 гг. крупные спортивные мероприятия, в частности Кубок конфедераций FIFA (16 июня – 2 июля 2017 г.) и Чемпионат мира по футболу 2018 г., когда в аэропорты городов-организаторов прибыли более 6,5 млн пассажиров^{4,5}.

Спрос на авиаперевозки определяется ценой авиабилетов и неценовыми факторами. В России основными неценовыми факторами для региональной авиации являются: платежеспособность населения региона, демографическая ситуация, состояние аэродромов, налогооблагаемая база в регионе, развитость железнодорожного и автомобильного сообщения, значимость региона для национальной безопасности страны, государственная поддержка и др.

Основным неценовым фактором, определяющим платежеспособность

⁴ Спрос на авиаперевозки в условиях снижения доходов населения // Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. 2016. № 18. С. 9–13.
URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/10587.pdf>

⁵ Выездной туризм: восстановление зарубежных авиаперелетов // Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. 2017. № 31. С. 6–10.
URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/15422.pdf>

населения региона, является валовой региональный продукт (ВРП). На Петербургском международном экономическом форуме в 2018 г. рейтинговым агентством «РИА Рейтинг» были представлены результаты исследования, проведенного на основе анализа четырех групп показателей: масштаба экономики, ее эффективности, бюджетной и социальной сферы. Лидирующие позиции в рейтинге, который включает 85 регионов, занимают Москва, Санкт-Петербург, Ханты-Мансийский автономный округ, Татарстан, Ямало-Ненецкий автономный округ. Далее следуют Московская, Тюменская, Свердловская, Ленинградская области, Краснодарский край, республика Башкортостан и Самарская область (табл. 1).

На регионы, занимающие первые 20 мест в рейтинге (табл. 1), приходится 65% суммарного ВРП, а также 64,6% от общероссийского объема обрабатывающих производств. Мощная промышленная и финансовая база позволяет этим регионам осуществлять инвестиции не только в промышленные объекты и жилищное строительство, но и в транспортную инфраструктуру. Во всех промышленно развитых регионах имеется хорошее авиасообщение. Авиакомпании, выполняющие рейсы в эти регионы, входят в первую пятерку страны (Аэрофлот, Россия, Уральские авиалинии, Сибирь S7, UTAir); следует назвать также региональные авиакомпании (Ак Барс Аэро, «Башкортостан», ИрАэро, Саратовские авиалинии) [2].

Еще одним важным неценовым фактором спроса на региональные авиаперевозки является количество аэропортов и состояние аэродромной сети. Для сравнения в США действуют 13 513 аэропортов (1 место), в Бразилии – 4 093, в Канаде – 1 453, в КНР – 507. В пятерке крупнейших по территории государств Россия занимает последнее место (228 действующих аэропортов), а в мировом рейтинге находится на 24 позиции. Например, в штате Аляска расположено 5 международных аэропортов, причем аэропорт Анкориджа (столицы штата)

обслуживает в год более 2,8 млн пассажиров. Еще 4 международных аэропорта пропускают ежегодно более 100 тыс пассажиров и 20 региональных хабов – более 10 000. Всего же в штате Аляска насчитывается более 200 небольших аэродромов (в том числе для приема гидросамолетов) и вертолетных площадок. Между тем, в России за годы рыночных реформ количество аэродромов постоянно сокращалось, в основном на региональном уровне (*табл. 2*).

Как видно из *табл. 2*, сжатие аэродромной сети в России, по-видимому, достигло «дна» в основном за счет региональных аэродромов, для поддержания которых у региональных властей не хватает средств. Согласно «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», уже к 2020 г. планируется восстановить количество аэропортов до 357, а к 2030 г. довести до 500, что составляет лишь 40% от уровня 1991 г.⁶. Предусмотрено также создание в России аэропортов-хабов – это одна из составляющих выравнивания условий жизни в различных регионах. При этом открываются перспективы, основанные на выгодном положении ряда городов в мировой системе воздушного транспорта [3].

В России перспективным, по мнению автора, является развитие хабов в соответствии с делением страны на восемь федеральных округов. В каждом из округов должна действовать своя магистральная (родительская) компания, основанная на частно-государственном (муниципальном) партнерстве. Согласно данным Росстата, основная масса населения сосредоточена в Центральном и Приволжском федеральных округах, в то время как крупнейшими по площади федеральными округами являются Сибирский и Дальневосточный. В Центральном округе сложившимся хабом являются аэропорты Москвы, в Северо-Западном – Санкт-Петербург. В Уральском округе фактически хабом является Екатеринбург. В Приволжском округе возможно создание нескольких хабов: Самара,

Казань, Ульяновск. Для Южного и Северо-Кавказского федеральных округов хабами могут быть Ростов, Минеральные Воды и Сочи, в Сибирском округе – аэропорты Новосибирска, Сургута, Красноярска и Иркутска, в Дальневосточном – Хабаровска и Владивостока [4].

Между тем, только четыре из восьми округов имеют магистральные авиакомпании: Центральный – «Аэрофлот-РА», Северо-Западный – «Россия-Аэрофлот», Сибирский – «S7Сибирь» и «Utair» и Уральский – «Уральские авиалинии». Отсутствие крупных магистральных компаний в половине округов и полноценных хабов уже привело к тому, что на настоящий момент более 60% всех авиаперевозок в России выполняется между регионами и Москвой. Такой «перекос» в сторону центра отсекает значительную долю потенциальных пассажиров на межрегиональных маршрутах [5].

Как Минтранс России, так и Минэкономразвития в своих исследованиях отмечают существенные различия в себестоимости пассажирских авиаперевозок на МВЛ и ВВЛ в пользу первых. Крупные магистральные авиаперевозчики частично компенсируют издержки своих региональных дочерних компаний, обеспечивающих подвоз транзитных пассажиров и повышение заповняемости магистральных ВС. Другую часть компенсации издержек берут на себя муниципальные и федеральные органы власти. В 2016 г. были выполнены пять программ государственной поддержки региональных авиаперевозок в европейской части России (отдельно гг. Калининград и Симферополь), Сибири и Дальнего Востока. Совокупный бюджет этих программ в 2016 г. составил 8,7 млрд руб., количество перевезенных пассажиров – 1 497 980 чел. Экономия на издержках обеспечивает также переход на новые ВС, обладающие большей топливной эффективностью и требующие меньших затрат на техническое обслуживание. Повышению активности авиаперевозчиков на ВВЛ способствовало также снижение до 10% НДС на внутренние авиаперевозки [6].

⁶ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009>

Региональная авиация в крупных западных странах (США, Канада, Австралия, страны ЕС) доставляет авиапассажиров из малых городов и поселков в хабы двух уровней (региональные и международные). При этом крупные авиаперевозчики (например, American Airlines и Air Canada) имеют в своем составе дочерние региональные компании и вступают в договорные отношения с независимыми региональными компаниями. Такая организация авиаперевозок позволяет повысить заполняемость кресел магистральных маршрутов и компенсировать убыточность многих региональных рейсов⁷.

Большой вклад в мировую экономику вносит туризм (около 3% мирового ВВП), причем не только традиционный летний отдых на море, но и осмотр исторических памятников, посещение горнолыжных курортов. По оценке Всемирного Совета по путешествиям и туризму (World Travel & Tourism Council), авиация играет ведущую роль в поддержке международного туризма (свыше 54% международных туристов предпочитают путешествовать по воздуху). В России развиваются два основных центра отдыха и туризма (Сочи и Крым), благодаря чему аэропорты Сочи и Симферополя после реконструкции в разы увеличили пассажиропоток. Следует понимать, что мировая конкуренция в туристической сфере значительно возросла, поэтому стоит задача не только улучшить качество авиаперевозок, но и поднять до мирового уровня всю туристическую отрасль России.

Значительную долю в издержках всех авиаперевозчиков занимает цена авиационного топлива. В 2016 г. цена барреля нефти сохранялась на уровне 60 долл. США, затем поднялась до 70–75 долл. США в 2017 г. и снова снизилась в 2018 г. до уровня 2016 г. На спрос на авиаперевозки оказывает влияние международный и внутренний терроризм. Две авиационные катастрофы в России осенью 2015 г. (взорванный террористами в Египте пассажирский самолет А-321 с российскими

туристами на борту и сбитый на границе Сирии российский бомбардировщик Су-24) привели к временному запрету полетов в Египет и Турцию и падению спроса на популярных у российских туристов зарубежных маршрутах. Снижение курса рубля привело к увеличению расходов на лизинг и обслуживание зарубежной авиатехники, а также к смещению спроса с международных направлений на ВВЛ. Экономические санкции привели к отказу от ряда международных проектов в области самолетостроения (в частности, с Bombardier) и могут создать проблемы с поставкой запасных частей для зарубежных ВС.

Предложение со стороны авиастроителей

Состояние флота региональной авиации в России рассмотрено в ряде статей [7–10]. Рынок региональной авиации делится на два сегмента: турбореактивные ВС (джеты) и турбовинтовые ВС (турбопропы). Основными игроками рынка являются Embraer (семейство E-Jet), Bombardier (семейство CRJ) и итало-французская компания ATR (семейство турбопропов ATR-42/72). В 2011 г. на рынок региональных самолетов с двухлетним опозданием вышла российская компания ОАК со своим продуктом SSJ100, опередив китайскую компанию Comac (ARJ21) и японскую компанию Mitsubishi (MRJ70/90) с близкими по технико-экономическим характеристикам проектами региональных джетов. По политическим мотивам совместные российско-украинские проекты Ан-148 (джет) и Ан-140 (турбопроп) были остановлены, и «Антонов» заканчивает работы над проектом Ан-178, сотрудничая с западными поставщиками комплектующих. Рынок региональных самолетов в 2015–2017 гг. отражен в табл. 3. Как видно из табл. 3, Embraer сохраняет свои позиции лидера среди региональных джетов, предлагая линейку ВС: ERJ-135/140/145 (35–50 кресел), ERJ-170/175 (70–75 кресел) и ERJ-190/195 (100–110 кресел). В 2015 г. Embraer продал 101 ВС (84 ERJ 170/175 и 17 190/195). В 2016 г. компания сохранила как лидерство по общему количеству проданных ВС (108 шт.), так и пропорцию (90 ERJ 170/175 и 18 ERJ 190/195).

⁷ Фрайман А. Опыт США в авиационном обслуживании малых населенных пунктов.

URL: <http://www.ato.ru/content/opyt-ssha-v-aviacionnom-obsluzhivanii-malyh-naselennykh-punktov>

В 2017 г. компания вернулась к показателю двухлетней давности (101 ВС): 79 ERJ 170/175 и 19 190/195.

Компания Bombardier присутствует в обоих сегментах рынка региональных ВС (джеты и турбопропы), причем в сегменте джетов компания сделала ставку на новые разработки CS100 и CS300 с пассажироместимостью 110–160 кресел. Эти разработки фактически конкурируют с ВС нижнего сегмента магистральных ВС (B737 и A320). Новые разработки потребовали от компании больших инвестиций не только на проектирование, но и на производство и продвижение новых ВС на рынок. Компания Bombardier в 2017 г. продала 51% акций подразделения, занимающегося проектом CSeries, компании Airbus, которая, таким образом, стала новым игроком на рынке региональных ВС. Был проведен ребрендинг новых ВС, в результате которого CS100 преобразован A-220-100 (100–135 кресел), а CS300 – в A-220-300 (130–160 кресел). Поставки за 2015–2017 гг. всех трех типов ВС нового альянса Bombardier-Airbus отражены в *табл. 3*.

Франко-итальянская компания ATR (совместное предприятие компаний Airbus и Leonardo) является лидером по продажам турбопропов и производит ВС двух типов: ATR-42 (50 кресел) и ATR-72 (75 кресел). Самолет ATR-42 является базовым в этой серии и имеет крейсерскую скорость около 540 км/ч. Дальность полета – 1 500 км, потолок высоты – 5 500 м. Конкурентом компании является Bombardier со своим продуктом Q-400, который пользуется стабильным спросом и занимает 27% рынка.

ОАК-ГСС по результатам продаж 2015–2017 гг в сегменте региональных ВС свыше 70 кресел занимает четвертое место с объемом ежегодных продаж 26–27 ВС. Компания имеет ценовое преимущество в сегменте 100-местных ВС, уступая конкурентам по такому показателю, как средний налет часов и качество обслуживания. Повышенный спрос на ВС с пассажироместимостью 70–75 кресел заставил ОАК (ГСС) вернуться к идее создания SSJ75, а провал переговоров о сборке в России канадских Q-400 заставил повторно

вернуться к идее развертывания производства модернизированного Ил-114.

В ближайшие годы потенциальными конкурентами ОАК станут китайские компании. Компания COMAC, запустившая в производство линейку региональных джетов ARJ21 (ARJ21-700 на 70–95 пассажиров и ARJ21-900 на 95–105 пассажиров), имеет более 500 заказов от китайских и других (в основном азиатских) авиаперевозчиков и является серьезным конкурентом ОАК на азиатском рынке. Китайская компания AVIC с начала 2000-х гг. наладила выпуск модернизированной версии Ан-24 под брендом MA60. Всего выпущено более 100 ВС, хотя в эксплуатации находится только половина машин, в основном в Китае и бедных странах Юго-Восточной Азии и Африки. MA60 так и не прошел сертификацию в США и ЕС. Этот самолет может составить конкуренцию Ил-114 на рынках стран Юго-Восточной Азии и Африки.

Следует сказать о продукции компаний Mitsubishi (MRJ70/90) и «Антонов» (Ан-178). MRJ90 проходит в настоящее время сертификационные испытания в США, так как значительная доля сбыта будет связана с региональными авиакомпаниями этой страны. Очевидно, что MRJ90 составит серьезную конкуренцию продукции Embraer и Bombardier на рынке США. «Антонов» после разрыва отношений с Россией провел импортозамещение российских комплектующих в Ан-148/158 и появился Ан-178, который предполагается выпускать в региональной и транспортной модификациях.

Региональная авиация является необходимым звеном в системе гражданских авиаперевозок: в 2017 г. было поставлено заказчикам 267 региональных самолетов из общего количества 1 766 гражданских ВС (общая сумма продаж составила около 16 млрд долл. США). Вклад от продаж региональных ВС оценен в 7,4 млрд долл. США (6,38% общей выручки от продаж гражданских ВС)⁸. Таким

⁸ Мировой рынок гражданской авиационной техники. Основные итоги и тенденции 2017 года. Экспертно-аналитическое мероприятие Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии», 6 июня 2018 года. URL: https://aviatp.ru/files/projectwork/Prezentatsiya_SK_Kolpakov.pdf

образом, Россия занимает 8–10% мирового рынка региональных ВС и менее 1% рынка гражданских самолетов (к 2025 г. должна занять 3,2%)⁹. Embraer, Bombardier и ATR продают значительно больше лайнеров, чем ОАК, предлагая более широкую линейку ВС, более привлекательные схемы лизинга и меньшую стоимость владения. На основании исследования тенденций и неценовых факторов спроса зарубежными аналитическими центрами, ведущими производителями региональной авиации (Embraer и Bombardier) и IATA составляется прогноз заказов и поставок региональных самолетов. Согласно прогнозу Forecast International на 2016–2025 гг., спрос на региональные самолеты вместимостью более 50 кресел оценен в 3 817 бортов с ежегодными поставками в количестве 340 ВС (в среднем) на ближайшие годы и возрастанием поставок до 420 ВС ближе к 2025 г. Реальные поставки (табл. 3) несколько отличаются от прогноза.

Цены на региональные джеты вместимостью свыше 70 кресел находятся в широком диапазоне: цена SSJ100 – 35 млн долл. США, самолеты линейки ERJ и CRJ предлагаются по цене 35–50 млн долл. США, A220-100 (CS100) – 79,5 млн долл. США, A220-300 (CS300) – 89,5 млн долл. США. Обычно указываются каталожные цены, продажи осуществляются со скидками до 35%. ATR предлагает свои машины по цене 14 млн долл. США (ATR-42) и 19 млн долл. США (ATR72-600). Цена Q-400 составляет 32 млн долл. США.

Место региональной авиации в структуре гражданских авиаперевозок России

Авиаперевозчики в США подразделяются на главные (mainlines), региональные (regional airlines), местные (local airlines), чартерные и грузовые. Крупные авиакомпании обычно включают родительскую компанию, 2-3 дочерних региональных компании и грузовую компанию. Всего в воздушном реестре США – 137 авиакомпаний (без авиатакси), из которых

12 – главных, 22 – региональных, 23 – местных, 37 – чартерных и 43 – грузовых. В 2017 г. в группу десяти крупнейших компаний-авиаперевозчиков вошли пять компаний США (American Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Southwest Airlines и Fedex), две европейские компании (Lufthansa и Air France), канадская компания Air Canada и две китайские компании (China Southern Airlines и China Eastern Airlines). Российская компания «Аэрофлот – Российские авиалинии» занимает 23 позицию.

Крупнейшей компанией мира является American Airlines Group (AAG), занимающая около 20% рынка авиаперевозок США. Компания осуществляет полеты из 10 хабов, включает 3 дочерние региональные компании (Envoy Aviation, PSA Airlines и Piedmont Airlines) и имеет соглашения о сотрудничестве с региональными и местными авиаперевозчиками. В 2015–2017 гг. услугами AAG ежегодно пользовались около 200 млн пассажиров (на магистральных и региональных линиях). Флот материнской компании AAG включает около 900 магистральных и более 500 региональных ВС, причем основная часть региональных ВС работает в дочерних компаниях. Так, флот Envoy Aviation включает 189 региональных ВС (170 ВС серии ERJ и 19 ВС серии CRJ), PSA Airlines – 49 ВС (все CRJ) и Piedmont Airlines – 56 ВС (все ERJ).

В реестре Министерства транспорта Канады – около 100 авиаперевозчиков, включая вертолетные компании. Крупнейшей авиакомпанией Канады является Air Canada (AC), входящая в число десяти крупнейших авиакомпаний мира. Свои рейсы AC совершает в 350 пунктов назначения из четырех хабов (Калгари, Монреаль, Торонто и Ванкувер). AC имеет три дочерние компании: региональную Air Canada Express, лоукостер Air Canada Rouge и дочернюю грузовую компанию Air Canada Cargo. В 2016 г. AC перевезла 44,8 млн пассажиров (52% рынка авиаперевозок Канады). Пассажирский флот AC включает практически одинаковое количество магистральных и региональных

⁹ Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.». Утверждена постановлением Правительства от 15.04.2014 № 303. URL: <http://government.ru/programs/220/events/>

ВС. Среди магистральных ВС три четверти составляют узкофюзеляжные (типа А-320, В-737 и первые CS300) и одну четверть – широкофюзеляжные самолеты Airbus и Boeing. Под брендом Air Canada Express (ACE) выступают четыре региональных перевозчика, различающиеся типом ВС (турбопропы и джеты, в основном канадского производства). Лоукостер АСР обслуживает туристические маршруты по всему миру.

Авиакомпаний-перевозчиков в каждой из рассматриваемых стран достаточно много, и между ними идет жесткая конкурентная борьба за пассажиров. Бюджетные компании (лоукостеры) предлагают билеты по сниженным ценам, но с определенными ограничениями (пониженный комфорт, запрет переноса даты полета или его отмены, ограничения по весу багажа). На рынке авиаперевозок действуют также компании, выполняющие только региональные перевозки; компании, выполняющие только чартерные полеты, и т.д. На многих внутренних линиях, помимо дочерних структур крупных компаний, обычно действуют несколько небольших региональных компаний, с которыми крупные компании согласуют расписание полетов. Особенно велика конкуренция на линиях между большими городами, где конкурирующие компании используют собственные хабы. Вследствие высокой конкуренции крупные компании проводят гибкую ценовую политику, включающую различного рода скидки, структурирование цены на авиабилет, согласование тарифов и другие приемы конкурентной борьбы.

В России авиакомпании-авиаперевозчики также подразделяются на магистральные, региональные, местные, чартерные, грузовые и специальные. В первой половине 1990-х гг. после расформирования «Аэрофлота» и взрывного роста числа компаний-авиаперевозчиков, начался процесс банкротства компаний, включая вторую по величине компанию – «Трансаэро». Рынок самостоятельно оптимизировал количество компаний-авиаперевозчиков до уровня США и Канады (111 авиаперевозчиков).

Старейшей и самой крупной российской авиакомпанией, обладающей статусом национального авиаперевозчика, является группа компаний «Аэрофлот–Российские авиалинии». Компании осуществляют полеты на внутрироссийских и международных авиалиниях. Базовым аэропортом материнской компании «Аэрофлот-РА» является аэропорт «Шереметьево» (Москва). В 2017 г. самолетами группы Аэрофлот было перевезено 50,13 млн пассажиров, в том числе 22,55 млн на международных маршрутах и 27,58 млн на внутренних линиях. В состав группы входят три дочерних компании: «Россия» (с 2011 г.), дальневосточный региональный перевозчик «Аврора» (с 2014 г.) и бюджетная компания «Победа» (с 2014 г.). Авиакомпания «Россия» базируется в Санкт-Петербурге и выполняет более половины рейсов из аэропорта «Пулково», являющегося для нее хабом. Еще одним хабом компании «Россия» является московский аэропорт «Внуково». «Аврора», региональная авиакомпания, базирующаяся в Южно-Сахалинске, Владивостоке и Хабаровске, связывает регулярными рейсами между собой города Дальнего Востока и Сибири и осуществляет полеты в Китай, Корею и Японию. «Победа» – бюджетная авиакомпания, 100% дочернее предприятие «Аэрофлота», базируется в московском аэропорту «Внуково».

В состав флота материнской компании «Аэрофлот-РА» на конец 2016 г. входило 193 ВС, из которых 163 магистральных и только 30 региональных SSJ-100. Флот компании «Россия» включает 61 ВС, флот лоукоста «Победа» – 15 ВС, все из которых – магистральные самолеты производства Airbus и Boeing. Флот компании «Аврора» состоит из 10 магистральных самолетов А-319 и 14 региональных турбопропов Q-200 и Q-400.

Российский парк региональных самолетов вместимостью до 70 мест состоит приблизительно из 340 бортов различных типов (джетов и турбопропов) российских и зарубежных производителей (табл. 4). При этом срок эксплуатации отечественных региональных ВС (Як-42, Ан-24, Ту-134) в

основном превышает 30 лет и требует немедленной замены. Замена проводится на самолеты зарубежных производителей региональной авиации Embraer, Bombardier и ATR. Помимо замены авиапарка, необходимо создать региональные хабы с замкнутой сетью маршрутов, обеспечивающих общедоступность полетов из любой точки страны, повысить рентабельность путем увеличения частоты рейсов и использовать экономичные самолеты оптимальной с точки зрения заполняемости кресел и пассажироместности¹⁰.

По данным Торговой клиринговой палаты, в 2015 г. отечественные региональные ВС обслужили лишь 6% авиапассажиров (в 2012 г – более 10%) из-за низкого (более чем в 5 раз) годового налета часов отечественными ВС (за исключением SSJ100, которые также имеют более низкий годовой налет часов по сравнению с зарубежными аналогами). Таким образом, необходимо параллельно решать несколько взаимосвязанных задач: развертывание в России производства конкурентоспособных региональных ВС, восстановление инфраструктуры для полетов этих судов, государственная поддержка их деятельности, организация ремонта и технического обслуживания. Даже «Аэрофлот» – первый массовый эксплуатант SSJ100 – испытывает проблемы с ремонтом и техническим обслуживанием SSJ100¹¹.

Некоторые регионы мира критически зависят от региональной авиации. В России к ним относятся многие регионы Сибири и Дальнего Востока, за рубежом – Аляска, Канада, Норвегия, ряд регионов Новой Зеландии и Австралии. При выборе направления развития удаленных территорий необходимо учитывать не только советский, но и международный опыт. Несмотря на то, что необходимость развития региональной авиации очевидна, вопросы синергии авиатранспорта и

промышленного развития регионов являются значимым направлением исследований¹².

Функционирование регионального авиасообщения влияет на экономическое положение территории с помощью прямых и косвенных факторов. К прямым факторам относится экономическая деятельность наземной инфраструктуры воздушного транспорта, к косвенным – увеличение уровня занятости и мобильности населения региона. Экономический эффект можно оценить по таким качественным и количественным характеристикам, как сокращение времени на транспортировку пассажиров и грузов, стимулирование предпринимательской активности и туризма.

Выводы и рекомендации

Спрос на пассажирские авиаперевозки в России формируется из двух составляющих: международных воздушных линий (МВЛ) и внутренних воздушных линий (ВВЛ). По данным Росавиации, с начала 2000-х гг. наблюдается непрерывный равномерный рост пассажиропотока, увеличившийся в 5 раз и имеющий хорошие перспективы даже при умеренных темпах роста регионального валового продукта.

Росту региональных перевозок будет способствовать выполнение «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», предусматривающей создание аэропортов-хабов в крупных городах РФ и частичное восстановление сети региональных аэропортов¹³.

Одним из основных факторов повышения рентабельности региональных авиаперевозок является обеспечение региональных авиаперевозчиков новыми экономичными магистральными и региональными ВС

¹⁰ На чем летает Россия. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2015/11/30/56bc8b2e9a7947299f72b82f>

¹¹ Почему простаивают самолеты Sukhoi SuperJet. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/05/26/691592-nalet-sukhoi-ne-menyayetsya>

¹² Окулов В.М. Развитие региональной авиации как фактор экономического развития региона // Транспортная стратегия – XXI век. 2014. № 26. С. 12–13. URL: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans26-1.html>

¹³ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009>

различной пассажировместимости, конкурентоспособными на мировых рынках. Линейка региональных турбореактивных самолетов RRJ (SSJ) должна предлагаться авиаперевозчикам, по крайней мере, в двух (а лучше в трех) модификациях на 75, 100 и 120 пассажиромест, как это делают основные конкуренты. Линейку джетов дополнит турбовинтовой самолет средней вместимости Ил-114, который должен быть конкурентоспособным с ВС компаний ATR и Bombardier (ATR42/75 и Q-400).

Необходимо стремиться к оптимизации структуры магистральных авиакомпаний, которые желательно создать в каждом из восьми административных округов РФ. Эти авиакомпании можно дополнить региональными структурами. В региональных авиакомпаниях следует, по мнению автора, соблюдать определенную пропорцию отечественных и зарубежных одготипных ВС, чтобы прекратить спекуляции на тему достоинств и недостатков отечественных и зарубежных ВС в условиях одинаковой эксплуатации.

Таблица 1

Социально-экономическое положение 20 регионов РФ. Рейтинг (2017 г.)

Table 1

The socio-economic position of 20 Russian regions. Ranking (2017)

Место по итогам 2017 г.	Регион	Интегральный показатель по итогам 2017 г.
1	г. Москва	78 490
2	г. Санкт-Петербург	71 197
3	Ханты-Мансийский автономный округ	67 676
4	Республика Татарстан	67 531
5	Ямало-Ненецкий автономный округ	66 620
6	Московская область	65 856
7	Тюменская область	59 678
8	Свердловская область	58 911
9	Ленинградская область	58 494
10	Краснодарский край	58 330
11	Республика Башкортостан	57 651
12	Самарская область	57 388
13	Белгородская область	55 629
14	Красноярский край	55 338
14	Пермский край	55 338
16	Воронежская область	55 027
17	Сахалинская область	54 777
18	Воронежская область	53 912
19	Липецкая область	53 833
20	Ростовская область	52 554

Источник: РИА «Рейтинг». URL: <http://riarating.ru/infografika/20180523/630091878.html>

Source: RIA Reiting. URL: <http://riarating.ru/infografika/20180523/630091878.html> (In Russ.)

Таблица 2
Количество аэропортов в России

Table 2
The number of airports in Russia

Год	Количество аэропортов
1991	1 450
1995	876
2000	533
2005	393
2010	332
2011	332
2012	315
2013	304
2014	297
2015	282
2016	254
2017	229
2018	228

Источник: Федеральная служба государственной статистики.

URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/

Source: Federal State Statistics Service.

URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/ (In Russ.)

Таблица 3
Крупнейшие компании – производители самолетов для региональных авиаперевозок (2015–2017 гг)

Table 3
Major aircraft manufacturers for regional air traffic, 2015–2017

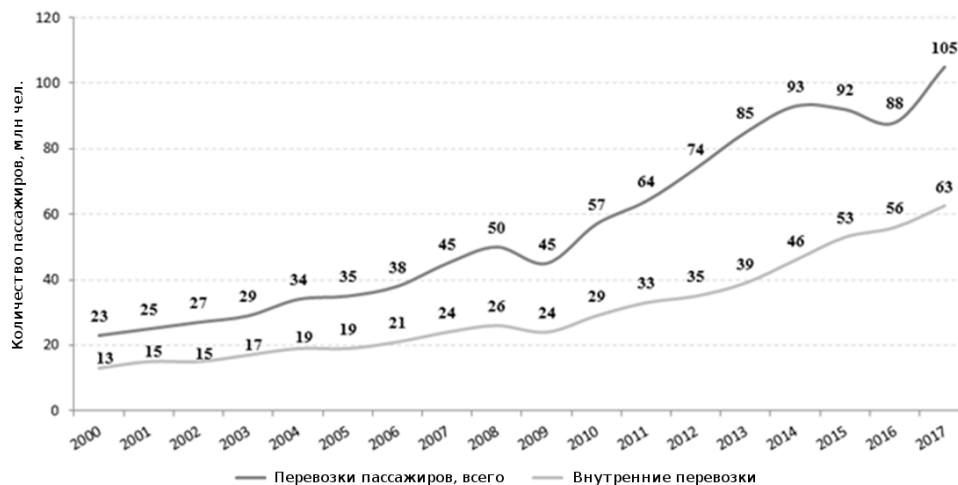
Компания	Поставки РС, 2017 г. (шт.)	Поставки РС, 2016 г. (шт.)	Поставки РС, 2015 г. (шт.)	Доля рынка, 2017 г., %
<i>Турбореактивные самолеты</i>				
Embraer	101	108	101	56,4
Bombardier (CRJ)	26	46	44	14,5
Airbus (A-220)	17	7	–	9,5
ОАК (SSJ-100)	27	26	25	16,8
COMAC (ARJ-21)	2	1	–	2,8
Антонов (Ан-178)	–	–	–	–
Mitsubishi (MRJ90)	–	–	–	–
<i>Турбовинтовые самолеты</i>				
ATR (ATR-42/72)	78	80	88	70
Bombardier (Q-400)	30	33	29	27
AVIC (Xian MA60)	4	–	–	3
ОАК (Ил-114-300)	–	–	–	–

Источник: авторская разработка на основе ежегодных отчетов компаний

Source: Authoring based on annual reports of the above companies

Таблица 4**Флот региональных ВС России (более 20 пассажиро-мест, 2015 г.), ед.****Table 4****The regional aircraft fleet of Russia (over 20 passenger/seat, 2015)**

Производитель	Типы самолетов	Общее количество
Россия	Ту-134 (38), Як-40 (33), Ан-24 (77), Ан-26-100 (25), Ан-148 (15), Ан-140 (2), Ан-38 (3), SSJ100 (39)	232
Зарубежные страны	CRJ-100/200 (56), ERJ-135 (4), EMB-120 (3), ATR-72 (15), ATR-42 (8), Dash-8-400 (3), Dash-8-300 (4), Dash-8-100/200 (2), SAAB 2000 (5), SAAB 340 (5)	105

Источник: Росавиация, данные авиакомпаний*Source:* Federal Air Transport Agency, data of airline companies**Рисунок 1****Динамика пассажиропотока и его структура в 2000-е годы (количество пассажиров, млн чел.)****Figure 1****Trends in passenger air traffic and its composition in the 2000s, number of passengers, million people***Источник:* Aviation Explorer. Содружество авиационных экспертов. URL: <https://www.aex.ru/docs/2/2018/10/30/2829/>*Source:* Aviation Explorer. Association of Aviation Experts. URL: <https://www.aex.ru/docs/2/2018/10/30/2829/> (In Russ.)

Список литературы

1. *Соболев Л.Б.* Россия на мировом рынке пассажирских авиаперевозок // *Экономический анализ: теория и практика*. 2018. Т. 17. Вып. 11. С. 2027–2042.
URL: <https://doi.org/10.24891/ea.17.11.2027>
2. *Рязанов В.А.* Пассажиропоток аэропортов России как индикатор социально-экономической динамики регионов страны // *Региональные исследования*. 2013. № 4. С. 74–79.
URL: [http://media.geogr.msu.ru/RI/RI_2013_04\(42\).pdf](http://media.geogr.msu.ru/RI/RI_2013_04(42).pdf)
3. *Андреев А.В.* Концепция формирования конкурентоспособных хабов России на современном этапе развития отрасли воздушного транспорта // *Современная конкуренция*. 2012. № 2. С. 75–84. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kontseptsiya-formirovaniya-konkurentosposobnyh-habov-rossii-na-sovremennom-etape-razvitiya-otrasli-vozdushnogo-transporta>
4. *Горбачев В.И.* Аэропорты России нуждаются в целенаправленной государственной политике // *Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, экономике, практике*. 2017. № 4. С. 9–11. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/aeroporty-rossii-nuzhdayutsya-v-tselenapravlennoy-gosudarstvennoy-politike>
5. *Волосов Е.Н.* Региональная авиация Сибири и Дальнего Востока: проблемы и перспективы // *Проблемы социально-экономического развития Сибири*. 2016. № 4. С. 60–68. URL: https://brstu.ru/static/unit/journal_2/docs/number-26/60-68.pdf
6. *Низаметдинов Р.Р.* Роль государства и формы государственной поддержки развития малой и региональной авиации РФ // *Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации*. 2014. № 202. С. 49–52.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/rol-gosudarstva-i-formy-gosudarstvennoy-podderzhki-razvitiya-maloy-i-regionalnoy-aviatsii-v-rossiyskoy-federatsii>
7. *Самойлов И.А., Страдомский О.Ю., Шапкин В.С.* Состояние гражданской авиационной техники России и прогноз ее обновления до 2030 года // *Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации*. 2013. № 187. С. 7–18.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/sostoyanie-grazhdanskoy-aviatsionnoy-tehniki-rossii-i-prognoz-ee-obnovleniya-do-2030-goda>
8. *Дугин Г.С.* Состояние и проблемы региональной авиации России // *Вестник транспорта*. 2012. № 1. С. 16–18.
9. *Соболев Л.Б.* Региональная авиация России // *Экономический анализ: теория и практика*. 2018. Т. 17. Вып. 1. С. 99–115. URL: <https://doi.org/10.24891/ea.17.1.99>
10. *Соболев Л.Б.* Большая миссия малой авиации // *Экономический анализ: теория и практика*. 2016. Т. 15. Вып. 3. С. 4–16. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/bolshaya-missiya-maloy-aviatsii>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

REGIONAL AIRLINES SHAPE THE FUTURE

Leonid B. SOBOLEV

Moscow Aviation Institute (National Research University) (MAI), Moscow, Russian Federation
sobolevLB@yandex.ru
ORCID: not available

Article history:

Received 19 February 2019
Received in revised form
11 March 2019
Accepted 18 March 2019
Available online
15 April 2019

JEL classification: G34, L19,
L93, O33, O57

Keywords: demand, regional
airlines, regional aircraft, hub,
operator

Abstract

Subject The article reviews price-related and other factors of demand for regional air flights in Russia, proposition of aviation companies and the composition of regional airlines, the potential for further growth in regional air flights.

Objectives The research outlines recommendations for improving the regional air traffic in Russia.

Methods I conduct a comparative analysis of regional air traffic in major countries and Russia.

Results In Russia, the demand for international air traffic begins to tend to domestic traffic. The national government is noted to pay greater attention to the national civil aircraft engineering. Regional airline companies increase the occupancy rates in large long-range aircraft and total efficiency of passenger air traffic.

Conclusions Considering the low growth rate of GDP and public well-being respectively in Russia, passenger air flights will demonstrate a sustainable increase only if regional traffic intensifies. Airports in large cities were modernized, and the program for rehabilitation of regional airports and aircraft engineering was adopted by regional enterprises that do not strongly depend on components and parts manufactured abroad. The government supports initiatives that are vital for the national socio-economic sustainability.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2019

Please cite this article as: Sobolev L.B. Regional Airlines Shape the Future. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2019, vol. 17, iss. 4, pp. 670–685.
<https://doi.org/10.24891/re.17.4.670>

References

1. Sobolev L.B. [Russia in the global passenger air transportation market]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2018, vol. 17, iss. 11, pp. 2027–2042. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/ea.17.11.2027>
2. Ryazanov V.A. [Passenger air traffic of Russian regional airports as an indicator of regional socio-economic dynamics]. *Regional'nye issledovaniya = Regional Studies*, 2013, no. 4, pp. 74–79. URL: [http://media.geogr.msu.ru/RI/RI_2013_04\(42\).pdf](http://media.geogr.msu.ru/RI/RI_2013_04(42).pdf) (In Russ.)
3. Andreev A.V. [Conception of competitive hub's formation on current stage of Russian air transport industry development]. *Sovremennaya konkurentsia = Journal of Modern Competition*, 2012, no. 2, pp. 75–84. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kontsepsiya-formirovaniya-konkurentosposobnyh-habov-rossii-na-sovremennom-etape-razvitiya-otrasli-vozdushnogo-transporta> (In Russ.)
4. Gorbachev V.I. [Russia's airports need task-orientated state policy]. *Transport Rossiiskoi Federatsii. Zhurnal o nauke, ekonomike, praktike = Transport of the Russian Federation. A Magazine of Science, Economy and Practice*, 2017, no. 4, pp. 9–11. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/aeroporty-rossii-nuzhdayutsya-v-tselenapravlennoy-gosudarstvennoy-politike> (In Russ.)

5. Volosov E.N. [Regional aviation on Siberia and Far East: challenges and opportunities]. *Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri = Issues of Social – Economic Development of Siberia*, 2016, no. 4, pp. 60–68. URL: https://brstu.ru/static/unit/journal_2/docs/number-26/60-68.pdf (In Russ.)
6. Nizametdinov R.R. [State role and forms of state support development of small and regional aviation in the Russian Federation]. *Nauchnyi vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoi aviatsii = Civil Aviation High Technologies*, 2014, no. 202, pp. 49–52. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/rol-gosudarstva-i-formy-gosudarstvennoy-podderzhki-razvitiya-maloy-i-regionalnoy-aviatsii-v-rossiyskoy-federatsii> (In Russ.)
7. Samoilov I.A., Stradomskii O.Yu., Shapkin V.S. [State of affairs aircraft of civil aviation in Russia and forecast of its upgrade to 2030]. *Nauchnyi vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoi aviatsii = Civil Aviation High Technologies*, 2013, no. 187, pp. 7–18. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/sostoyanie-grazhdanskoy-aviatsionnoy-tehniki-rossii-i-prognoz-ee-obnovleniya-do-2030-goda> (In Russ.)
8. Dugin G.S. [State and problems of regional aviation of Russia]. *Vestnik transporta = Transport Messenger*, 2012, no. 1, pp. 16–18. (In Russ.)
9. Sobolev L.B. [Regional aviation of Russia]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2018, vol. 17, iss. 1, pp. 99–115. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.24891/ea.17.1.99>
10. Sobolev L.B. [A high mission of general aviation]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2016, vol. 15, iss. 3, pp. 4–16.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/bolshaya-missiya-maloy-aviatsii> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.