

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА В УСЛОВИЯХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

© 2020 В.В. Рублев*

В статье приведен анализ рынка пассажирских авиаперевозок государств - членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС): Российской Федерации, Республики Казахстан, Республики Беларусь, Республики Армении, Республики Кыргызстан. Рынок пассажирских авиаперевозок Российской Федерации является крупнейшим на территории постсоветского пространства. Эффективное развитие национального рынка авиаперевозок обусловлено совокупностью факторов: ростом ВВП, увеличением благосостояния граждан, отсутствием энергетической зависимости, развитием маршрутной сети национальных авиакомпаний, государственной поддержкой, направленной на субсидирование региональной системы авиаперевозок. На основе анализа действующей международной маршрутной сети столичных аэропортов государств - членов ЕАЭС определены перспективы развития маршрутной сети между столицами государств - членов Евразийского экономического союза и регионами Российской Федерации. Кроме этого, указаны действующие маршруты с классификацией авиаперевозчиков, определены перспективные направления развития. Увеличение пассажиропотока в рамках государств - членов ЕАЭС позволит усилить экономическое и социокультурное взаимодействие регионов.

Ключевые слова: авиакомпании, пассажирские авиаперевозки, рынок авиаперевозок, маршрутная сеть авиакомпаний, Евразийский экономический союз.

Основные положения:

- ◆ рынок пассажирских авиаперевозок является индикатором роста и развития экономики государства;
- ◆ рост ВВП Российской Федерации в 2019 г. - 1,3%, при этом рост рынка пассажирских авиаперевозок составил более 6%, превысив средний мировой показатель;
- ◆ увеличивающийся спрос обусловлен следующими факторами: выгодное географическое положение Российской Федерации, рост благосостояния населения, эффективные меры государственной поддержки;
- ◆ основным фактором увеличения рынка является интеграция в пространство государств - членов ЕАЭС с целью развития маршрутной сети.

Введение

Важным фактором развития и укрепления международного экономического взаимодействия является развитость и доступность авиасообщения как фундаментального элемента транспортной инфраструктуры. СССР был ведущей авиастроительной державой с развитой системой регионального пассажирского авиасообщения. После распада СССР Российская Федерация и страны СНГ оказались в крайне затруднительной ситуации: производство воздушных судов было сведено к минимуму, спрос на рынке пассажирских авиаперевозок оставался очень низким.

Для большинства граждан России и стран СНГ приобретение авиабилета оставалось недоступным.

С начала 2000-х гг. рынок пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации демонстрирует рост и развитие. Рост рынка обусловлен увеличением числа перевозимых пассажиров на внутренних и региональных авиалиниях, а его развитие - обновлением и увеличением парка воздушных судов, расширением наземной авиатранспортной инфраструктуры. Развитая конкуренция выступает важным показателем развития рынка. В настоящее время российские авиакомпании до-

* Рублев Владимир Владимирович, аспирант кафедры стратегического планирования и управления жилищно-коммунальным комплексом института экономики и менеджмента Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. E-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

стигли высокого уровня развития и являются конкурентами ведущим авиакомпаниям Европы и Азии по ключевым показателям, таким как безопасность, качество предоставляемого сервиса, ценовая политика, развитость маршрутной сети.

Фундаментальной основой развития рынка пассажирских авиаперевозок в период 2000-2020 гг. служат рост национальной экономики, рост благосостояния населения, эффективные меры поддержки развития регионального пассажирского авиасообщения. В условиях макроэкономической нестабильности, замедления темпов роста национальной экономики, падения потребительского спроса эффективным фактором развития рынка может явиться расширение взаимодействия в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Республика Казахстан, Республика Беларусь, Республика Армения, Республика Кыргызстан - важные торговые партнеры Российской Федерации. Ключевой особенностью авиасообщения между Российской Федерацией и указанными странами можно назвать высокую долю рейсов, выполняемых между аэропортами Московского авиационного узла (МАУ) и столицами государств - членов Евразийского экономического союза. Сеть авиасообщения между столицами государств - членов ЕАЭС и регионами России продолжает оставаться неразвитой. Пассажиры регионов Российской Федерации, население которых составляет от 1,5 до 5 млн жителей, вынуждены использовать автомобильный, железнодорожный, а также авиационный транспорт для того, чтобы добраться до г. Москвы и далее вылететь по назначенному маршруту. Это многократно увеличивает время поездки и влечет за собой дополнительные траты.

Развитию рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза могут способствовать: унификация нормативно-правового регулирования деятельности авиакомпаний, беспрепятственное перемещение граждан с использованием внутренних документов, удостоверяющих личность. Государственная политика, выраженная в поддержке развития авиасообщения между регионами Российской Федерации и столицами государств - членов Евразийского экономического союза, основанная

на опыте реализации программы развития регионального авиасообщения в Российской Федерации, может способствовать обеспечению высокой загруженности рейсов и снижению финансовых рисков авиакомпаний. Также необходимо учитывать европейский опыт преодоления кризиса 2008 г., обусловленный консолидацией крупнейших авиаперевозчиков и развитием системы регионального пассажирского авиасообщения бюджетными авиакомпаниями. А именно: "Lufthansa Group" (Германия) приобрела авиакомпании "SWISS" (Швейцария), "Austrian Airlines" (Австрия), "Brussels Airlines" (Бельгия), французская авиакомпания "Air France" приобрела контрольный пакет голландской "KLM" и долю итальянской "Alitalia". Бюджетные авиакомпании "easyJet" (Великобритания) и "Ryanair" (Ирландия) расширили маршрутную сеть на рынке региональных пассажирских авиаперевозок Франции, Италии, Испании, Германии. Европейский опыт преодоления кризиса показал, что макроэкономическая нестабильность способствует развитию структурных изменений на рынке пассажирских перевозок.

Евразийский экономический союз был создан на основании договора от 29 мая 2014 г., вступившего в силу с 1 января 2015 г. Инициаторами создания Евразийского экономического союза выступили Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан. Ключевыми целями его создания явились:

- ◆ увеличения рынка сбыта товаров и услуг государств - членов союза;
- ◆ развитие конкуренции;
- ◆ защита интересов производителей товаров и услуг на мировом рынке¹.

Со 2 января 2015 г. в состав членов Евразийского экономического союза вошла Республика Армения, а с 12 августа 2015 г. - Республика Кыргызстан. По состоянию на 2020 г. Евразийский экономический союз - это: 4,4% населения земного шара (184 млн чел.), 16,4% территории суши, 25% мировых запасов основных природных ресурсов (40% мировых запасов газа, 25% леса, 25% каменного угля, 20% мировых запасов нефти), 13% пахотных земель, 11% мировых запасов пресной воды². 5-летний период деятельности ЕАЭС позволил систематизиро-

вать фундаментальные принципы экономической деятельности субъектов, а также осуществить построение механизма эффективного контроля и регулирование прав и обязанностей участников рынка. Стоит отметить, что 5-летний период существования ЕАЭС - это период становления экономической системы межгосударственного объединения. При осуществлении ряда мер, направленных на консолидацию участников рынка в рамках ЕАЭС, можно получить положительный экономический эффект, обусловленный развитием рынка и повышением уровня конкуренции.

Методы

Базовой основой проведенного исследования стал анализ ключевых показателей российского рынка пассажирских авиаперевозок. Были изучены рынки пассажирских авиаперевозок государств - членов Евразийского экономического союза (Республика Казахстан, Республика Беларусь, Республика Армения, Республика Кыргызстан). Ввиду отсутствия статистических данных о количестве перевезенных пассажиров были представлены данные о количестве авиалайнеров, находящихся на балансе авиакомпаний республик Казахстан, Беларусь, Армения, Кыргызстан по состоянию на 2020 г. Графически отображены действующие международные направления авиакомпаний государств - членов Евразийского экономического союза, способствующие пониманию степени развитости и уровня их международной интеграции. Доказательством эффективности мер государственной поддержки развития регионального пассажирского авиасообщения служат показатели пассажиропотока региональных аэропортов Норильск и Мирный за 2019 г., ежегод-

ный пассажиропоток которых значительно превосходит количество жителей этих городов. Представленные данные о пассажиропотоках аэропортов Курск и Горно-Алтайск за 2019 г. доказывают, что региональные аэропорты Российской Федерации, обслуживающие авиарейсы, не входящие в перечень субсидируемых, продолжают оставаться невостребованными. Жители городов вынуждены искать альтернативные способы передвижения и осуществлять вылет из крупных городов с развитой системой авиасообщения. На основании анализа экономического и социально-культурного взаимодействия Российской Федерации и государств - членов Евразийского экономического союза представлены перспективные направления, обуславливающие потребность в развитии системы пассажирского авиасообщения между регионами Российской Федерации и столицами государств - членов Евразийского экономического союза.

Результаты

Обзор рынка пассажирских авиаперевозок государств - членов ЕАЭС. Рынок пассажирских авиаперевозок Российской Федерации является крупнейшим региональным рынком с высоким уровнем конкуренции, развитой сетью аэропортов, эффективными мерами государственной поддержки, выраженными в субсидировании значительной части региональных авиамаршрутов. Рынок имеет высокие показатели роста и развития (табл. 1). Авиакомпании увеличивают число перевозимых пассажиров, расширяют внутреннюю и международную маршрутную сеть, предлагают своим клиентам высокий уровень сервиса в сочетании с доступной сто-

Таблица 1

Основные показатели работы гражданской авиации России за 2017-2019 гг., чел.*

Показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Перевезено пассажиров, всего	105 052 665	116 196 917	128 127 828
Международные перевозки	42 484 565	47 368 730	55 067 602
В том числе:			
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	35 684 928	40 121 023	48 863 673
между Россией и странами СНГ	6 799 637	7 242 707	6 203 929
Внутренние перевозки	62 568 100	68 828 187	73 060 226
Местные перевозки	1 928 518	1 978 625	1 969 579

* Составлено по данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). URL: <https://m.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (дата обращения: 21.05.2020).

имостью перелета. Рост экономики и повышение уровня благосостояния граждан позволили сделать авиаперелет доступным и востребованным средством передвижения.

Крупнейшими авиакомпаниями Российской Федерации являются: “Аэрофлот”, “Сибирь”, “Победа” (бюджетная авиакомпания), “Уральские авиалинии”, “Россия”, “ЮТэйр”, “Северный ветер”, “АЗУР эйр”, “Ред Вингс”, “Нордавиа”, “Роял Флайт”, “Азимут”, “Аврора”, “Икар”. Таким образом, 14 национальных компаний Российской Федерации осуществляют перевозку более 100 тыс. пассажиров ежемесячно, рекордным показателем является результат авиакомпании “Аэрофлот”, услугами которой в январе 2020 г. воспользовался 2 636 071 пассажир (табл. 2).

Национальной авиакомпанией Республики Беларусь считается авиакомпания “Белавиа”, флот которой - 32 воздушных судна⁶. Национальным авиаперевозчиком Республики Армения является авиакомпания “Armenia”, пришедшая на рынок пассажирских авиаперевозок в 2016 г. после банкротства авиакомпании “Armavia”. Воздушный флот компании составляет 7 авиалайнеров, осуществляющих регулярные пассажирские авиарейсы по 13 направлениям⁷. Национальной авиакомпанией Республики Кыргызстан является авиакомпания “Avia Traffic”, воздушный флот которой составляют 6 воздушных судов, осуществляющих перелеты по 18 направлениям⁸.

Анализ действующей международной сети авиаперевозок государств - членов

Таблица 2

Перевозка пассажиров крупнейшими авиакомпаниями Российской Федерации (международные и внутренние перевозки)*

Авиакомпания	Перевезено пассажиров, чел.		Январь 2020 г. к январю 2019 г., %
	Январь 2019 г.	Январь 2020 г.	
"Аэрофлот" (Группа Аэрофлот)	2 783 605	2 636 071	94,7
"Сибирь"	817 697	1 368 194	167,3
"Победа" (Группа Аэрофлот)	688 908	922 920	134,0
"Уральские авиалинии"	604 72	693 571	114,8
"Россия" (Группа Аэрофлот)	640 602	567 437	88,6
"ЮТэйр"	573 951	554 051	96,5
"Северный ветер"	309 450	413 753	133,7
"АЗУР эйр"	276 392	331 528	119,9
"Ред Вингс"	181 593	178 886	98,5
"Нордавиа"	91 718	175 242	191,1
"Роял Флайт"	114 215	151 337	132,5
"Азимут"	76 730	116 743	152,1
"Аврора" (Группа Аэрофлот)	107 449	107 969	100,5
"Икар"	173 288	100 979	58,3

* Составлено по данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). URL: <https://m.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (дата обращения: 21.05.2020).

Рынок авиаперевозок является высококонкурентным и занимает доминирующее положение на территории постсоветского пространства.

Конкурентным является рынок пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан. Национальными авиакомпаниями являются “Air Astana”, владеющая 32 воздушными судами³, бюджетная авиакомпания “Fly Arystan”, владеющая 6 воздушными судами⁴ (компания входит в структуру “Air Astana”), авиакомпания “SCAT”, флот которой составляет 60 авиалайнеров, совместно с дочерней авиакомпанией “Sanday Airlines”⁵.

ЕАЭС. Российская Федерация имеет развитую сеть регулярного авиасообщения со странами Европы, Азии, Ближнего Востока, а также со столицами стран Африки, крупными городами Северной и Южной Америки. С целью анализа перспектив развития рынка и расширения маршрутной сети рассмотрим действующую международную маршрутную сеть аэропортов городов: Нур-Султан, Республика Казахстан (рис. 1); Минск, Республика Беларусь (рис. 2); Ереван, Республика Армения (рис. 3); Бишкек, Республика Кыргызстан (рис. 4). В основу графического изображения действующей марш-

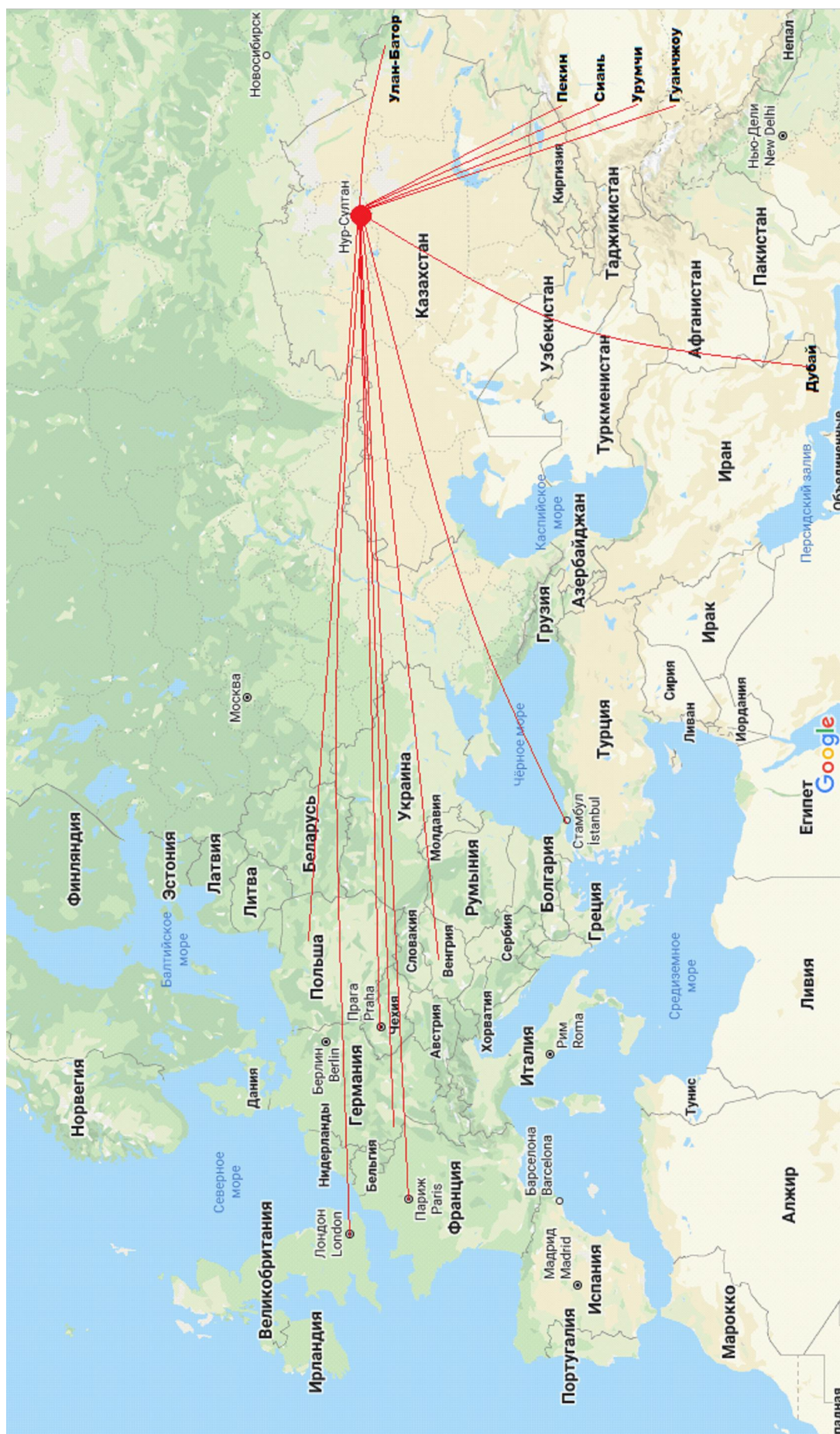


Рис. 1. Действующая международная маршрутная сеть. Республика Казахстан. Аэропорт, г. Нур-Султан

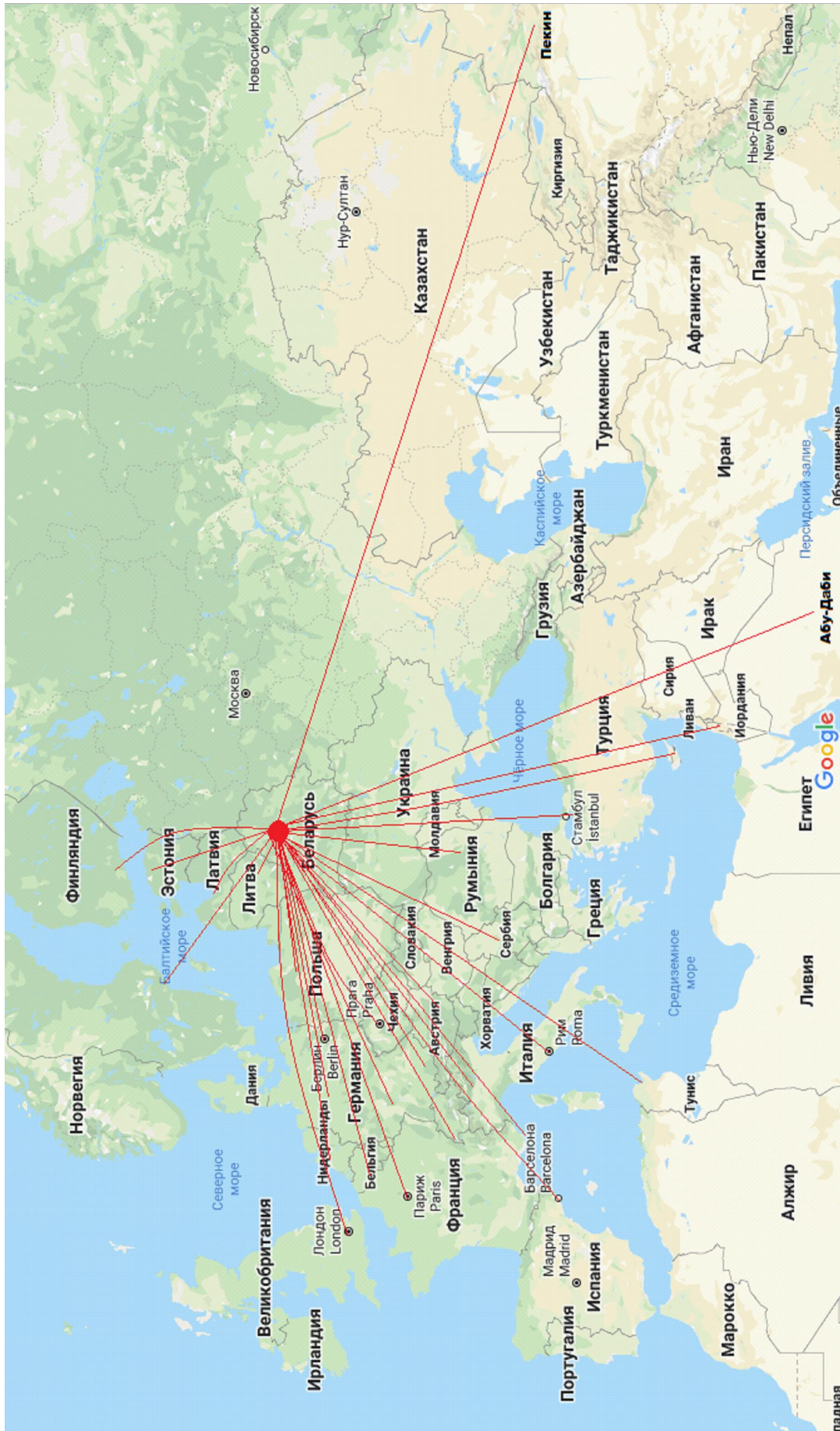


Рис. 2. Действующая международная маршрутная сеть. Аэропорт, г. Минск

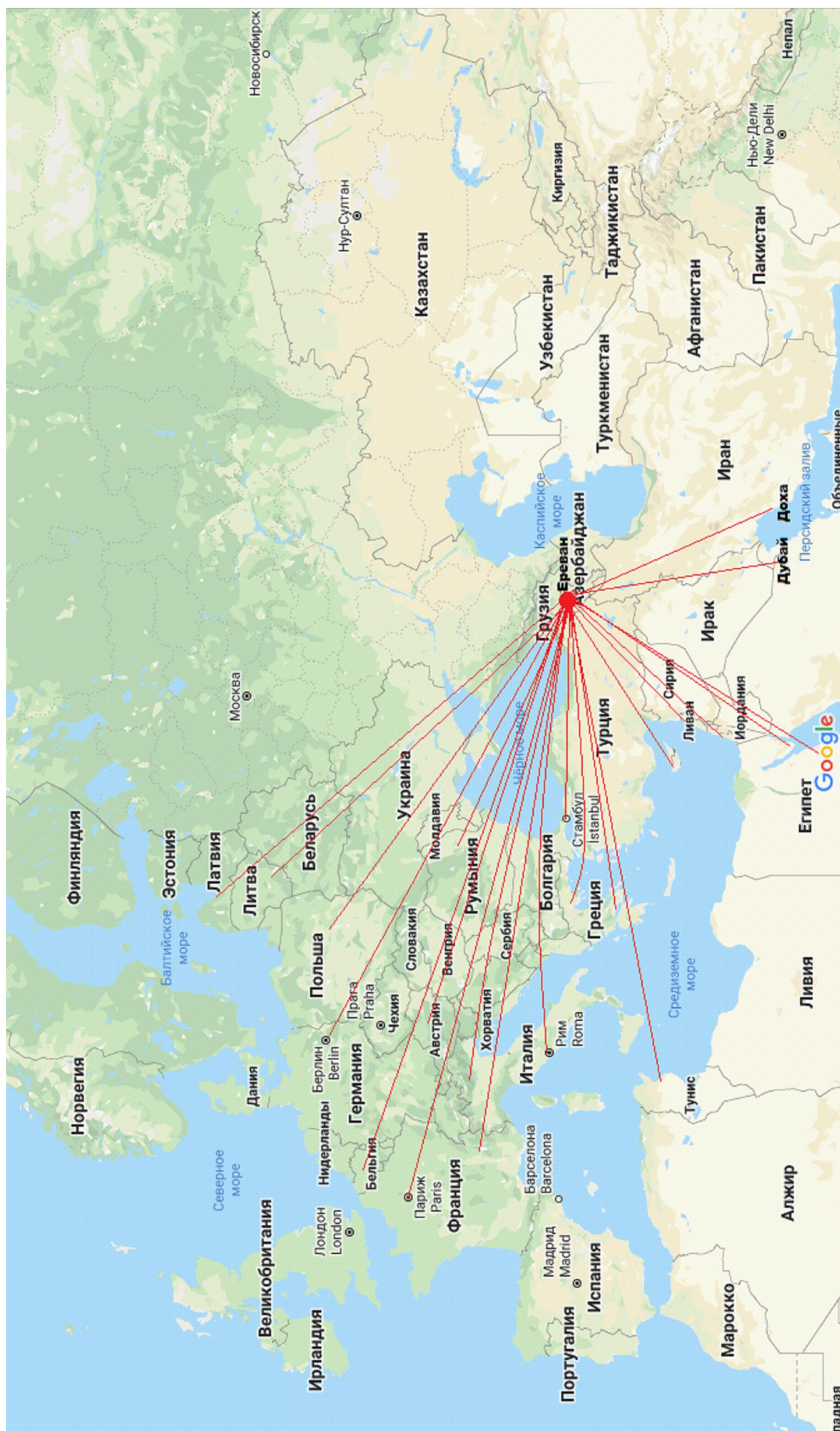


Рис. 3. Действующая международная маршрутная сеть. Республика Армения. Аэропорт, г. Ереван

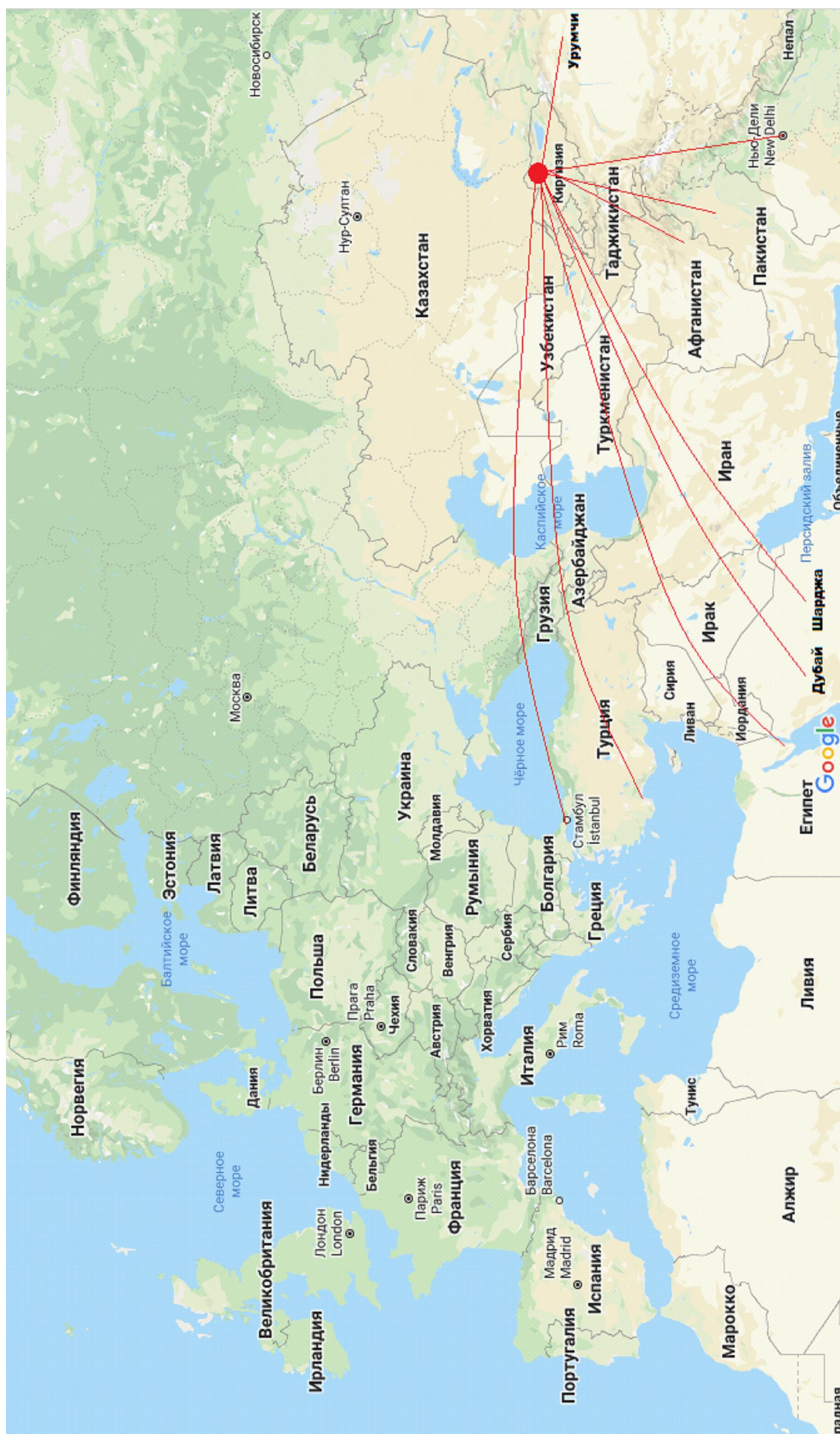


Рис. 4. Действующая международная маршрутная сеть. Республика Кыргызстан. Аэропорт, г. Бишкек

рутной сети были положены материалы, полученные из открытых источников⁹ (дата проведения исследования: май 2020 г.).

На основании представленных данных мы можем заключить, что наиболее высокую степень интеграции в европейское пространство имеют Республика Беларусь и Республика Армения. Республика Казахстан стремится к развитию новых европейских направлений. Республика Кыргызстан не имеет прямого авиасообщения с европейскими странами. Ключевым фактором развития авиамаршру-

тов является экономическое взаимодействие государств, в первую очередь, на региональном уровне. Российская Федерация выступает ключевым торговым партнером для всех государств - членов Евразийского экономического союза. Республики Казахстан, Беларусь, Армения и Кыргызстан имеют регулярное авиасообщение с крупными городами Российской Федерации. С целью анализа маршрутной сети и распределения направлений среди участников рынка приведем следующие данные (табл. 3-6).

Таблица 3

**Расписание рейсов в регионы России и страны ЕАЭС
(Республику Беларусь, Республику Армению, Республику Кыргызстан),
осуществляемых из аэропорта г. Нур-Султан (Республика Казахстан)***

Государство	Направление	Авиакомпания
Российская Федерация	Москва	"Air Astana", "Аэрофлот", "S7", "SCAT", "Fly Arystan"
	Санкт-Петербург	"Air Astana"
	Новосибирск	"Air Astana"
	Екатеринбург	"Air Astana"
	Краснодар	"SCAT"
	Минеральные Воды	"SCAT"
	Сочи	"SCAT"
	Новосибирск	"S7"
Республика Беларусь	Минск	"Белавиа"
Республика Армения	-	-
Республика Кыргызстан	Бишкек	"Air Astana"

* Составлено по данным сервиса "Яндекс.Расписания". URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 10.05.2020).

Таблица 4

**Расписание рейсов в регионы России и страны ЕАЭС
(Республику Казахстан, Республику Армению, Республику Кыргызстан),
осуществляемых из аэропорта г. Минска (Республика Беларусь)***

Государство	Направление	Авиакомпания
Российская Федерация	Москва	"Белавиа", "Аэрофлот", "Уральские авиалинии", "Руслайн", "ЮТэйр"
	Санкт-Петербург	"Уральские авиалинии", "Белавиа"
	Калининград	"Белавиа"
	Сочи	"Белавиа"
	Сургут	"Белавиа", "ЮТэйр"
	Воронеж	"Белавиа"
	Нижний Новгород	"Белавиа"
	Казань	"Белавиа"
	Краснодар	"Белавиа"
Республика Казахстан	Костанай	"Белавиа"
	Нур-Султан	"Белавиа"
	Алматы	"Белавиа"
	Павлодар	"Белавиа"
	Караганда	"Белавиа"
Республика Армения	Ереван	"Белавиа"
Республика Кыргызстан	-	-

* Составлено по данным сервиса "Яндекс.Расписания". URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 10.05.2020).

Таблица 5

**Расписание рейсов в регионы России и страны ЕАЭС
(Республику Казахстан, Республику Беларусь, Республику Кыргызстан),
осуществляемых из аэропорта Звартноц г. Еревана (Республика Армения)***

Государство	Направление	Авиакомпания
Российская Федерация	Москва	"Armenia", "Аэрофлот", "S7", "Руслайн"
	Санкт-Петербург	"Северный ветер", "Уральские авиалинии"
	Красноярск	"Северный ветер"
	Пермь	"Северный ветер"
	Минеральные Воды	"Северный ветер"
	Воронеж	"Armenia", "Руслайн"
	Сочи	"Северный ветер"
	Екатеринбург	"Пегас"
	Краснодар	"Северный ветер", "Азимут"
	Ставрополь	"Северный ветер"
	Калуга	"Азимут"
	Ростов-на-Дону	"Азимут"
	Уфа	"Пегас"
	Волгоград	"Северный ветер"
	Новосибирск	"S7"
	Самара	"Уральские авиалинии"
Нижний Новгород	"Северный ветер"	
Республика Казахстан	Нур-Султан	"SCAT"
Республика Беларусь	Минск	"Белавиа"
Республика Кыргызстан	-	-

* Составлено по данным сервиса "Яндекс.Расписания". URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 10.05.2020).

Таблица 6

**Расписание рейсов в регионы России и страны ЕАЭС
(Республику Казахстан, Республику Беларусь, Республику Армению),
осуществляемых из аэропорта Манас г. Бишкек (Республика Кыргызстан)***

Государство	Направление	Авиакомпания
Российская Федерация	Москва	"Avia Traffic", "Аэрофлот", "Уральские авиалинии"
	Екатеринбург	"Уральские авиалинии"
	Красноярск	"Avia Traffic"
	Казань	"Avia Traffic"
	Санкт-Петербургу	"Avia Traffic"
	Ростов-на-Дону	"Avia Traffic"
	Сургут	"Avia Traffic"
	Грозный	"Avia Traffic"
	Новосибирск	"S7", "Avia Traffic"
	Иркутск	"Avia Traffic"
	Краснодар	"Avia Traffic"
	Воронеж	"Avia Traffic"
	Республика Казахстан	Алматы
Нур-Султан		"Air Astana"
Республика Беларусь	-	-
Республика Армения	-	-

* Составлено по данным сервиса "Яндекс.Расписания". URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 10.05.2020).

Перспективы развития авиасообщения Российской Федерации с государствами - членами ЕАЭС. Перелеты между региональными городами Российской Федерации и столицами стран ЕАЭС осуществляют как российские авиаперевозчики, так и национальные авиакомпании. Авиасообщение осуществляется по некоторым маршрутам ежедневно, по некоторым - регулярно (2-3 раза в неделю), а по нескольким - сезонно (курортные города). При этом ряд крупных региональных аэропортов Российской Федерации, население городов которых составляет свыше 500 тыс. жителей, не имеют прямого авиасообщения с государствами - членами ЕАЭС. Пассажиры, проживающие в крупных российских городах, вынуждены использовать альтернативные виды транспорта или осуществлять перелет со стыковкой через Московский авиационный узел. Наиболее перспективным направлением в развитии маршрутной сети авиакомпаний государств - членов Евразийского экономического союза является направление развития авиасообщения между столицами этих государств и регионами Российской Федерации (рис. 5-8).

Российская Федерация, как отмечено выше, является лидером рынка пассажирских авиаперевозок на постсоветском пространстве и лидером рынка в рамках ЕАЭС, ключевым торговым партнером государств - членов Евразийского экономического союза. Российская Федерация имеет высокую степень социального взаимодействия с Республикой Казахстан, Республикой Беларусь, Республикой Арменией и Республикой Кыргызстан. Данные факторы обуславливают перспективность развития рынка пассажирских авиаперевозок по направлению "Регионы Российской Федерации - столицы государств - членов ЕАЭС". Эффективная реализация программы развития рынка пассажирских авиаперевозок возможна при условии осуществления государственной поддержки. Авиакомпаниям, участникам рынка, необходимо иметь гарантии снижения уровня риска, обусловленного возможной низкой загруженностью рейса. Программа субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок, успешно реализуемая в Российской Федерации¹⁰, доказала свою экономическую эффективность. Авиакомпании, осуществляющие региональ-

ные авиаперевозки, получают субсидии, что является гарантией снижения возможных рисков. Размер предоставляемой субсидии зависит от протяженности авиамаршрута и пассажироместимости эксплуатируемого авиалайнера (табл. 7).

Субсидирование региональных пассажирских авиаперевозок является стратегической задачей Правительства Российской Федерации, направленной на развитие авиатранспортной инфраструктуры, популяризации авиационного транспорта, развитие экономического сотрудничества, социального и культурного взаимодействия между регионами Российской Федерации. Доказательством эффективности мер государственной поддержки могут служить данные о пассажиропотоке аэропортов городов Норильск (табл. 8) и Мирный (табл. 9) за 2019 г. Пассажиропоток в г. Мирном превысил количество жителей в 10 раз, пассажиропоток в г. Норильске - в 2,5 раза (табл. 10).

Авиарейсы, осуществляемые из аэропортов Курск и Горно-Алтайск, не входят в программу государственной поддержки. Поэтому годовой пассажиропоток аэропорта г. Курска более чем в 10 раз ниже количества проживающего населения. Жители города вынуждены пользоваться услугами аэропортов Московского авиационного узла, а также автомобильным и железнодорожным транспортом для прибытия к месту отправления. Пассажиропоток аэропорта г. Горно-Алтайска не смог превысить в 2 раза численность жителей за анализируемый период. Данный показатель является крайне низким, несмотря на туристическую привлекательность региона. Жители города и района вынуждены пользоваться услугами аэропортов Барнаула (удаленность - 255 км) и Новосибирска (удаленность - 449 км) (табл. 11).

Рост показателей внутренних перевозок более чем на 5 млн пассажиров ежегодно (см. табл. 1) оказывает значительное влияние на рост рынка в целом. Важным результатом увеличения числа перевозимых пассажиров на внутренних авиалиниях является эффективность мер государственной поддержки. Приведенные выше примеры (Мирный и Норильск) доказывают, что спрос на авиаперевозки есть, в том числе в городах с невысокой численностью населения. При ус-

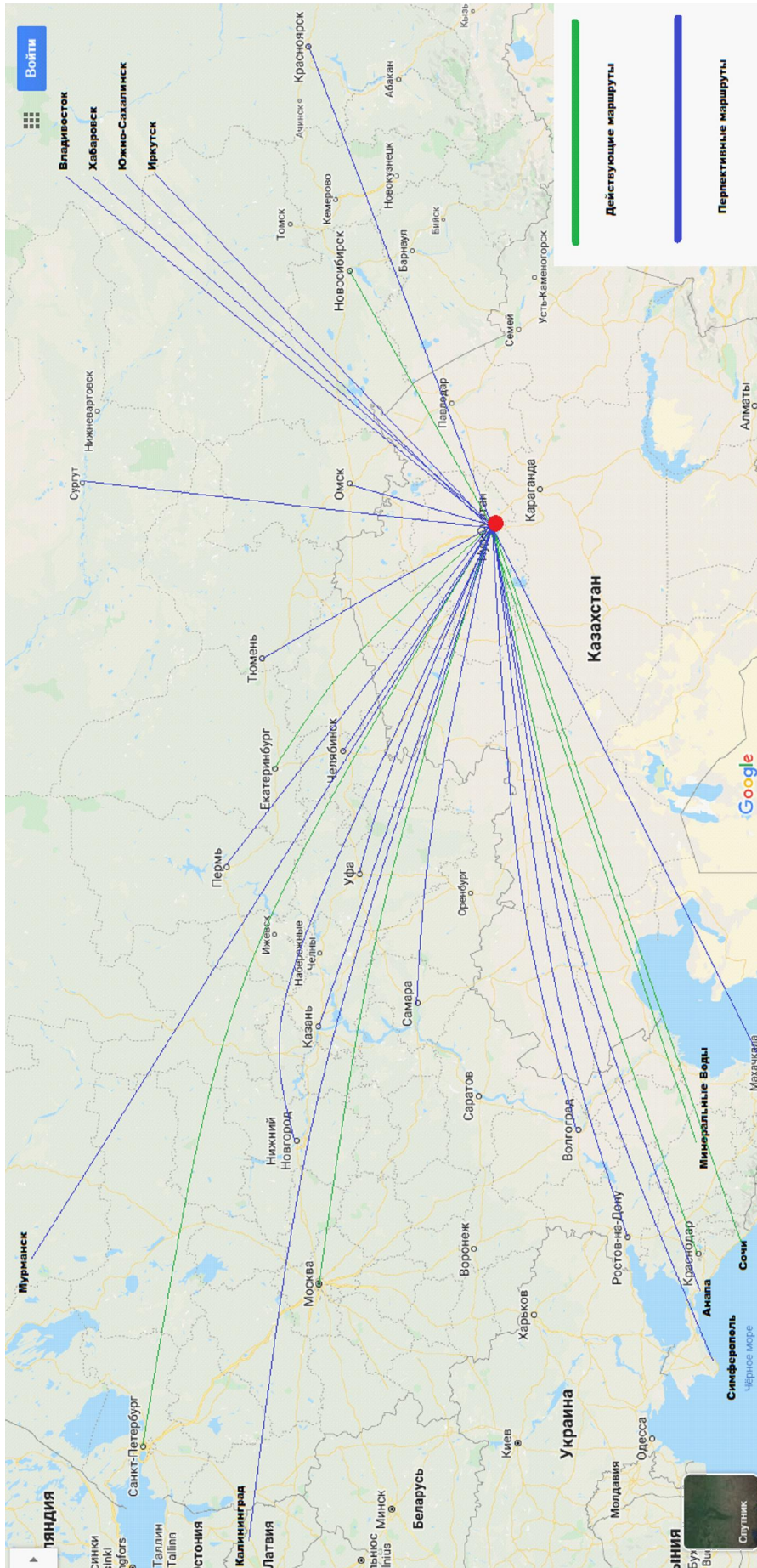


Рис. 5. Перспективы развития маршрутной сети. Россия - Казахстан

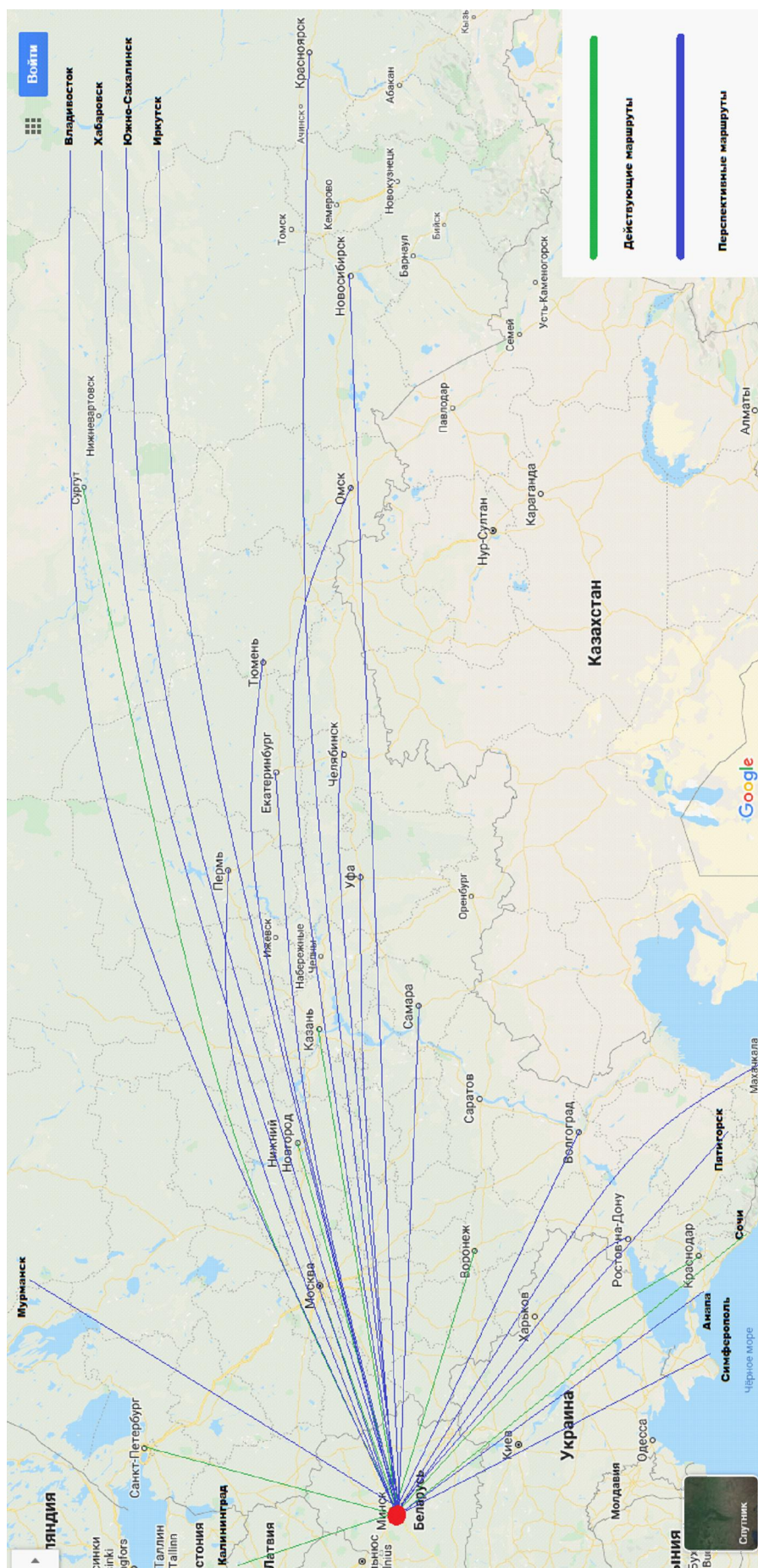


Рис. 6. Перспективы развития маршрутной сети. Россия - Беларусь

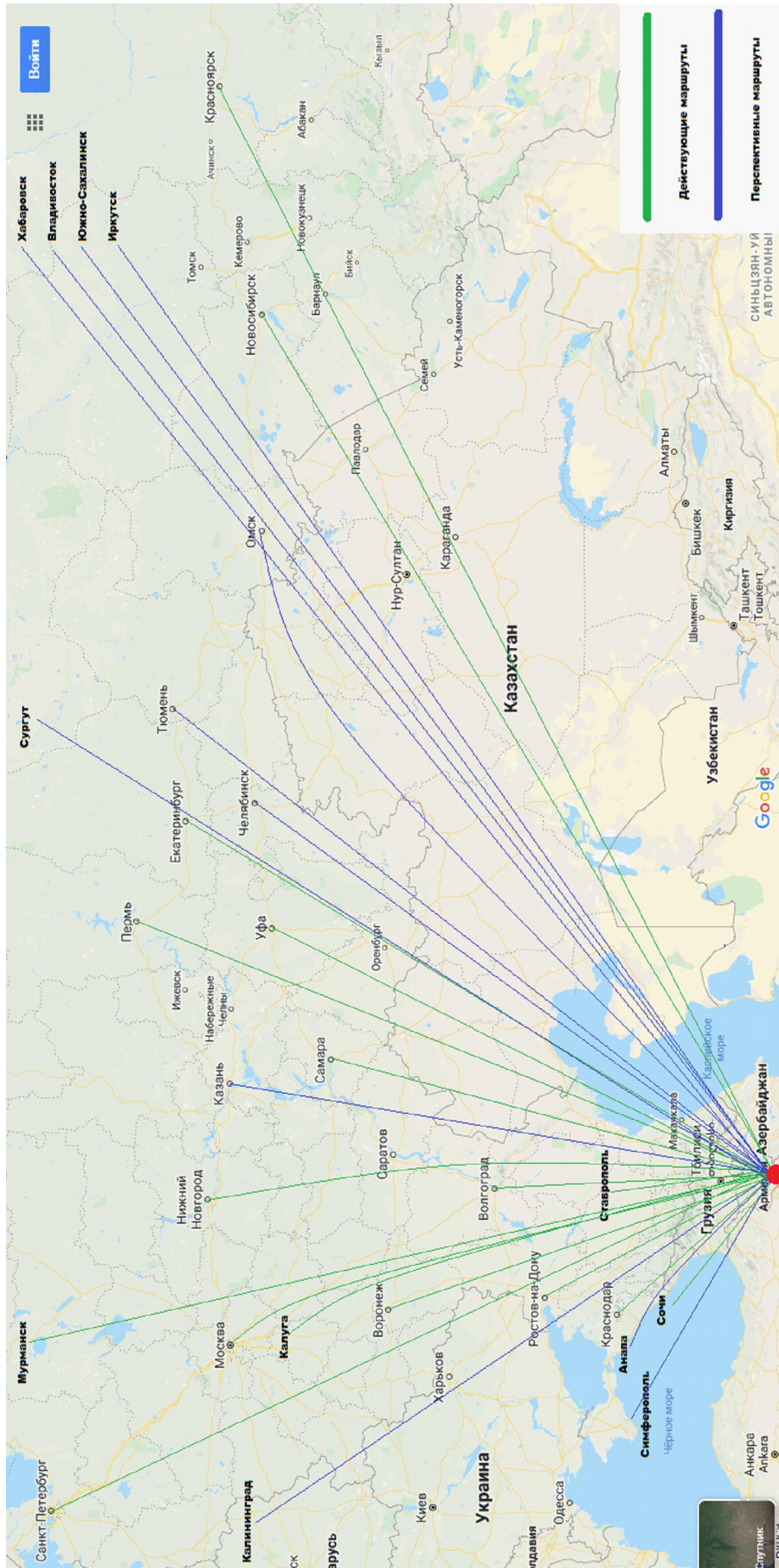


Рис. 7. Перспективы развития маршрутной сети. Россия - Армения

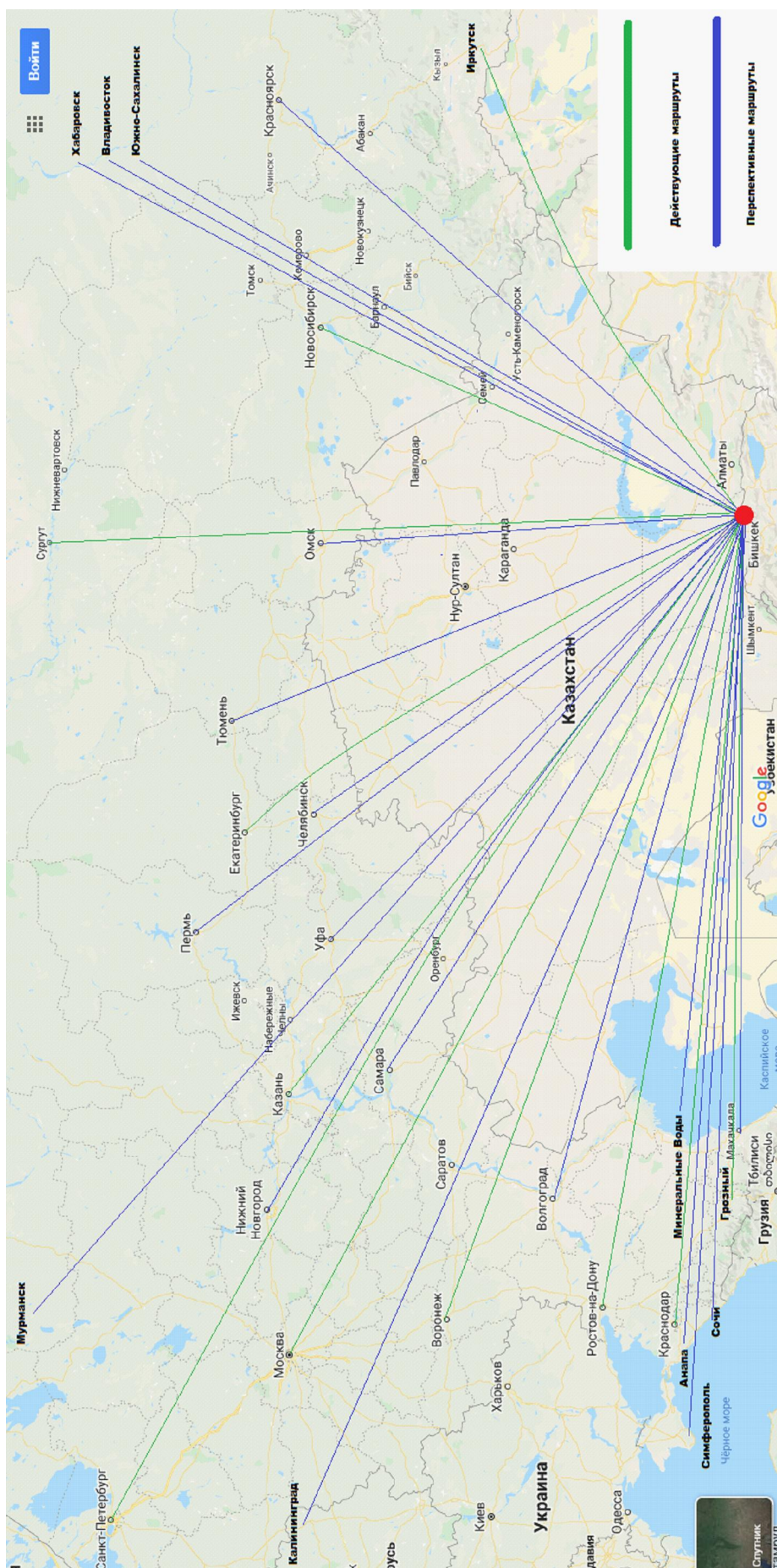


Рис. 8. Перспективы развития маршрутной сети. Россия - Кыргызстан

Таблица 7

Предельный размер субсидии, предоставляемой авиаперевозчику на один рейс в одном направлении, в зависимости от количества пассажирских мест на воздушном судне и протяженности маршрута, руб.*

Дальность, км	Количество пассажирских мест					
	4-10	11-20	21-40	41-50	51-83	84-103
Менее 20	21 477	34 252	42 002	73 721	92 776	104 280
201-300	25 057	39 961	48 321	82 858	102 032	113 643
301-400	32 216	51 378	60 959	101 133	120 542	132 367
401-500	39 375	62 796	73 597	119 409	139 053	151 091
501-600	46 534	74 213	86 234	137 684	157 564	169 816
601-700	53 693	85 630	98 872	155 959	176 074	188 540
701-800	60 852	97 048	111 510	174 234	194 585	207 265
801-900	68 011	108 465	124 148	192 510	213 096	225 989
901-1000	75 170	119 883	136 786	210 785	231 606	244 713
1001-1100	82 329	131 300	149 423	229 060	250 117	263 438
1101-1200	89 488	142 717	162 061	247 335	268 628	282 162
1201-1400	100 227	159 843	181 018	274 748	296 394	310 249
1401 и более	136 022	216 930	244 207	366 125	388 947	403 871

* Составлено по: Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети (утв. Постановлением Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242 (ред. от 14.11.2018)).

Таблица 8

Аэропорт Норильск (Красноярский край)*

Субсидируемые направления	Несубсидируемые рейсы
Москва	Диксон
Санкт-Петербург	Красноярск
Минеральные Воды	Абакан
Сочи	Хатанга
Анапа	Самара
Екатеринбург	Белгород
Краснодар	
Новосибирск	
Ростов-на-Дону	
Уфа	

* Составлено по данным: <http://airport-norilsk.ru/> (дата обращения: 08.06.2020).

Таблица 9

Аэропорт Мирный (Якутия)*

Субсидируемые направления	Несубсидируемые рейсы
Москва	Ростов-на-Дону
Санкт-Петербург	Уфа
Екатеринбург	Тюмень
Новосибирск	Якутск
Краснодар	Накын
Симферополь	Иркутск
Сочи	Хабаровск
Анапа	Полярный
Красноярск	

* Составлено по данным: <https://avia.pro/blog/aeroport-mirnyu> (дата обращения: 08.06.2020).

Таблица 10

Пассажиропоток аэропортов Норильск и Мирный в 2019 г., чел.*

Месяц	Пассажиропоток аэропорта (численность населения города)	
	Норильск (180 тыс. жителей)	Мирный (35 тыс. жителей)
Январь	32 173	26 291
Февраль	26 142	23 646
Март	32 352	27 673
Апрель	36 850	26 630
Май	47 962	28 758
Июнь	50 396	32 399
Июль	59 999	39 253
Август	62 593	39 226
Сентябрь	51 623	32 394
Октябрь	41 117	30 270
Ноябрь	36 290	27 883
Декабрь	37 004	29 112
Итого	514 501	363 535

* Составлено по данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). URL: <https://m.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/> (дата обращения: 08.06.2020).

Таблица 11

Пассажиропоток аэропортов Курск и Горно-Алтайск в 2019 г., чел.*

Месяц	Пассажиропоток аэропорта (численность населения города)	
	Курск (452 тыс. жителей)	Горно-Алтайск (64 тыс. жителей)
Январь	1179	2792
Февраль	1687	2766
Март	2037	3519
Апрель	2774	4047
Май	2557	7115
Июнь	3621	11 484
Июль	5129	16 440
Август	4340	17 131
Сентябрь	3739	13 332
Октябрь	3975	8714
Ноябрь	3645	7293
Декабрь	3478	7705
Итого	38 161	102 338

* Составлено по данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). URL: <https://m.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/> (дата обращения: 08.06.2020).

ловии развитости маршрутной сети и доступности авиабилетов жители городов могут воспользоваться услугой авиаперелета многократно.

Обсуждение

Вопросам экономического сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза посвящены труды российских и зарубежных авторов. В статье А.Г. Ибрагимова «ЕАЭС: проблемы и перспективы»¹¹ анализируется общее экономическое состояние союза, указываются основные перспективные пути сотрудничества. В статье А.В. Цоя «Проблемы развития Евразийского экономического союза»¹² анализируется общее экономическое состояние государств - членов ЕАЭС, выделяется основная проблематика развития. По мнению автора статьи, ключевой проблемой является схожесть товаров и услуг, производимых государствами - членами Евразийского экономического союза. В статье Д.И. Ушкаловой «Эволюция специализации России во взаимной торговле со странами ЕАЭС»¹³ представлен результат сравнительного анализа изменений структуры экономики РФ до 2015 г. и после образования ЕАЭС. Изменения выражены в снижении объемов экспорта продовольственной группы товаров и увеличении экспорта продукции промышленного производства. Роль и влияние Евразийского экономического союза на региональную

экономическую систему, а также его роль в мировой экономике подробно рассмотрены в статье Е.А. Паниной «Евразийский экономический союз на мировой карте интеграционных объединений»¹⁴. В статье А.В. Губенко, Ю.И. Растовой, А.Р. Панкратовой. «Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России»¹⁵ представлен анализ рынка пассажирских авиаперевозок России, приведены статистические данные, указаны основные пути развития и перспективы рынка. Ключевыми факторами развития, по мнению авторов, являются эффективные меры государственной поддержки субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок, расширение маршрутной сети авиакомпаний, обновление парка воздушных судов. В статье А.В. Матвеевой и А.А. Мальцева «Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок»¹⁶ сделан вывод, что рост и развитие рынка пассажирских авиаперевозок возможен только при развитии направления бюджетных авиаперевозок, перевозке пассажиров с минимальным набором классических услуг. Анализ перспектив развития рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза является актуальным направлением исследования. Рынок пассажирских авиаперевозок на протяжении 2000-2020 гг. (за исключением 2008 г.) показывает положитель-

ную динамику развития. Он является индикатором развития экономики, а доступное авиасообщение - одним из факторов развития деловых и культурных связей.

Заключение

Важная проблема рынка пассажирских авиаперевозок Российской Федерации - низкая загруженность региональных аэропортов. Авиационный трафик в значительной степени сконцентрирован в рамках Московского авиационного узла, поэтому развитие регионального пассажирского авиасообщения является приоритетным направлением в развитии рынка. Меры государственной поддержки доказали свою эффективность. Показатели пассажиропотока аэропортов, обслуживающих авиарейсы, входящие в перечень субсидируемых, свидетельствуют о наличии спроса данной услуги у населения. Доступность авиабилета выступает ключевым фактором развития спроса. Немаловажным фактором является и развитость маршрутной сети. Пассажиры, осуществляющие перелет в летний период времени, отдают предпочтение направлениям с развитым туристическим потенциалом.

Развитие рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза предоставляет широкие возможности для развития маршрутной сети, связывающей регионы Российской Федерации со столицами стран ЕАЭС.

Республика Казахстан имеет развитую сеть внутреннего пассажирского авиасообщения. Крупнейшими городами являются столица г. Нур-Султан и культурная столица г. Алматы. Казахстан намерен развивать сеть авиасообщения с Китаем и соседними государствами (Кыргызстаном, Таджикистаном, Узбекистаном). Важным фактором является присутствие национальной бюджетной авиакомпании "Flay Arystan", имеющей развитую маршрутную сеть, предоставляющей своим пассажирам авиабилеты низкой ценовой категории и планирующей увеличение парка воздушных судов с 6 до 36 единиц до 2025 г. Перспективным может явиться развитие туристического потенциала Республики Казахстан.

Республика Беларусь имеет развитую сеть пассажирского авиасообщения со странами Европейского союза. Этот фактор дает воз-

можность национальной авиакомпании "Белавиа" совершать стыковочные рейсы между регионами Российской Федерации для пассажиров, путешествующих в европейские страны, в рамках своей маршрутной сети. Минск является городом с развитой инфраструктурой и демонстрирует высокие показатели развития туризма.

Республика Армения имеет развитую сеть международного авиасообщения, а также выполняет регулярные авиарейсы в ряд городов Российской Федерации с населением более 1 млн человек. Армения вкладывает значительные ресурсы в развитие национальной системы туризма, поэтому является перспективным зарубежным туристическим направлением. В 2019 г. страну посетило свыше 500 тыс. россиян¹⁷.

Республика Кыргызстан является важным экономическим партнером Российской Федерации. По официальным данным, в 2018 г. более 650 тыс. граждан этой страны осуществляли свою трудовую деятельность в Российской Федерации¹⁸. Кыргызстан успешно развивает туризм: озеро Иссык-Куль ежегодно посещают десятки тысяч туристов из России и зарубежных стран.

Основой Евразийского экономического союза является развитие рынка. Развитие рынка пассажирских авиаперевозок между регионами Российской Федерации и столицами государств - членов ЕАЭС может явиться ключевым фактором в условиях макроэкономической нестабильности. Авиакомпании увеличивают количество перевозимых пассажиров за счет развития маршрутной сети, региональные аэропорты увеличивают пассажиропоток, жители регионов Российской Федерации получают возможность совершения доступных самостоятельных путешествий по новым туристическим направлениям без необходимости получения заграничного паспорта и оформления виз. Граждане иностранных государств, осуществляющие трудовую и коммерческую деятельность на территории регионов Российской Федерации, получают возможность прямого авиасообщения без совершения стыковочных авиарейсов в рамках МАУ и без дополнительных временных и финансовых затрат. Благодаря мерам государственной поддержки, доказавшим свою эффективность в развитии региональ-

ного пассажирского авиасообщения в Российской Федерации, развитие рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза может способствовать развитию торговых, экономических и социально-культурных взаимоотношений между союзными государствами.

¹ URL: <https://myfin.by/wiki/term/tamozhennyj-soyuz-eaes> (дата обращения: 21.05.2020).

² Подкина К.Ю. ЕАЭС: анализ текущего состояния и перспективные векторы сотрудничества // Вестник ЧелГУ. 2019. № 9 (431). С. 217.

³ URL: <https://airastana.com/kaz/ru-ru/Nashi-uslugi/Park-vozdushnykh-sudov> (дата обращения: 20.05.2020).

⁴ URL: <https://flyarystan.com/> (дата обращения: 20.05.2020).

⁵ URL: <http://www.scat.kz/ru/fleet.html> (дата обращения: 20.05.2020).

⁶ URL: <https://belavia.by/o-kompanii/park-vozdushnykh-sudov/html> (дата обращения: 20.05.2020).

⁷ URL: <https://www.armeniafly.com/ru> (дата обращения: 20.05.2020).

⁸ URL: <https://www.aero.kg/o-nas> (дата обращения: 20.05.2020).

⁹ Яндекс.Расписания. URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 10.05.2020).

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 2124.

¹¹ Ибрагимов А.Г. ЕАЭС: проблемы и перспективы // Постсоветские исследования. 2018. № 8. С. 756-764.

¹² Цой А.В. Проблемы развития Евразийского экономического союза // Региональная экономика: теория и практика. 2018. № 7 (454). С. 1223-1231.

¹³ Ушкалова Д.И. Эволюция специализации России во взаимной торговле со странами ЕАЭС // Мир новой экономики. 2018. № 4. С. 57-66.

¹⁴ Панина Е.А. Евразийский экономический союз на мировой карте интеграционных объединений // Международная торговля и торговая политика. 2016. № 2 (6). С. 115-128.

¹⁵ Губенко А.В., Растова Ю.И., Панкратова А.Р. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России // Экономика и экологический менеджмент. 2019. № 2. С. 82-90.

¹⁶ Матвеева А.В., Мальцев А.А. Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 8. С. 80-91.

¹⁷ Турпоток из России в Армению увеличился на 18 процентов. URL: <https://rusarminfo.ru/2019/03/20/turpotok-iz-rossii-v-armeniyu-velichilsya-na-18-procentov/> (дата обращения: 08.06.2020).

¹⁸ Власти Киргизии назвали количество мигрантов в России. URL: <https://www.interfax.ru/russia/629250> (дата обращения: 08.06.2020).

Поступила в редакцию 09.06.2020 г.

PROSPECTS OF AIR PASSENGER MARKET DEVELOPMENT WITHIN THE EURASIAN ECONOMIC UNION IN CONDITIONS OF MACROECONOMIC INSTABILITY

© 2020 V.V. Rublev*

The article analyzes the passenger air transportation market of the member states of the Eurasian Economic Union (EEU): the Russian Federation, the Republic of Kazakhstan, the Republic of Belarus, the Republic of Armenia, the Republic of Kyrgyzstan. The Russian Federation's passenger air transportation market is the largest in the former Soviet Union. The effective development of the national air transportation market is due to a combination of factors: GDP growth, increased welfare of citizens, lack of energy dependence, development of the route network of national airlines, and state support aimed at subsidizing the regional air transportation system. Based on the analysis of the current international route network of capital airports of the EAEU member states, the prospects for the development of the route network between the capitals of the member states of the Eurasian Economic Union and the regions of the Russian Federation have been determined. In addition, the current routes with the classification of air carriers are indicated, and promising areas of development are identified. Increasing passenger traffic within the framework of the EEU member states will strengthen the economic and socio-cultural interaction of the regions.

Keywords: airlines, passenger air transportation, air transportation market, route network of airlines, the Eurasian Economic Union.

Highlights:

- ◆ the passenger air transport market is an indicator of the growth and development of the state's economy;
- ◆ the GDP growth of the Russian Federation in 2019 is 1.3%, while the growth of the passenger air transportation market was more than 6%, exceeding the global average;
- ◆ the growing demand is due to the following factors: the favorable geographical position of the Russian Federation, the growth of the population's welfare, and effective measures of state support;
- ◆ the main factor in market increasing is integration into the space of the EEU member states in order to develop the route network.

* Vladimir V. Rublev, post-graduate student of the Strategic Planning and Management of Housing and Communal Complex Department of the Institute of Economics and Management of Vladimir State University. E-mail.: v.v.rublev@yandex.ru.

Received for publication on 09.06.2020