

## АНАЛИЗ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК В ТЕКУЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В РОССИИ

**Е.В. Ползикова**

Кубанский государственный университет физической культуры, спорта и туризма  
(Краснодар, Россия)

***Аннотация.** В данной статье рассматривается текущее состояние авиационных перевозок в России и выявляются факторы, оказывающие прямое воздействие на объемы перевозок. Анализ, проведенный в ходе исследования, позволяет сделать уверенный вывод о том, что отрасль воздушного транспорта и индустрия путешествий не смогут вернуться к своему прежнему состоянию. Ввиду этого необходимо строить новое будущее, придавая особое значение развитию информационных технологий, ценность которых будет только увеличиваться. Взаимоотношения внутри делового тревел-сообщества станут важным аспектом развития гражданской авиации в современной реальности. В 2022 году гражданская авиация в Российской Федерации оказалась перед лицом различных вызовов, связанных с политикой, экономикой и санкциями, которые также сильно повлияли на различные отрасли транспортной системы. Несмотря на то, что отрасль только начала восстанавливаться после сокращения пассажиропотока в 2020 и 2021 годах из-за коронавирусных ограничений, новые проблемы возникли, требуя кардинального изменения в ее развитии. Однако благодаря своевременным мерам, принятым Правительством для поддержки авиационной отрасли, авиакомпании смогли избежать значительного снижения пассажиропотока на внутренних воздушных линиях в 2022 году.*

***Ключевые слова:** авиакомпании, гражданская авиация, пассажирские перевозки, программа субсидирования, пассажиропоток, внутренние авиаперевозки, геополитическая обстановка.*

## DEVELOPMENT OF THE AIR TRANSPORTATION MARKET IN THE CURRENT ECONOMIC SITUATION IN RUSSIA

**E.V. Polzikova**

Kuban State University of Physical Education, Sports and Tourism  
(Krasnodar, Russia)

***Abstract.** This article examines the current state of air transportation in Russia and identifies factors that have a direct impact on the volume of traffic. The analysis carried out in the course of the study allows us to make a confident conclusion that the air transport industry and the travel industry will not be able to return to their previous state. Therefore, it is necessary to build a new future, attaching special importance to the development of information technologies, the value of which will only increase. Relationships within the business travel community will become an important aspect of the development of civil aviation in modern reality. Facing various challenges related to politics, economics, and sanctions, civil aviation in the Russian Federation found itself in 2022, which also greatly affected various sectors of the transport system. Despite the fact that the industry has just begun to recover after a reduction in passenger traffic in 2020 and 2021 due to coronavirus restrictions, new problems have arisen, requiring a radical change in its development.*

*However, thanks to timely measures taken by the Government to support the aviation industry, airlines were able to avoid a significant decrease in passenger traffic on domestic airlines in 2022.*

**Keywords:** *airlines, civil aviation, passenger transportation, subsidy program, passenger traffic, domestic air transportation, geopolitical situation.*

Российские авиаперевозчики столкнулись с серьезными трудностями из-за закрытия воздушного пространства Европы, США, Канады и других стран, а также ответного закрытия неба над нашей страной для западных авиаперевозчиков. В результате этого объем грузовых и пассажирских авиаперевозок значительно сократился. В 2022 году международный сектор грузовых авиаперевозок уменьшился на 14%. Пассажирские перевозки также сократились, и авиакомпании России перевезли около 95 миллионов пассажиров, что на 14% или на 16 миллионов меньше человек, чем в 2021 году. В результате пострадали особенно российские авиаперевозчики, а в целом весь сектор авиаперевозок сократился [3].

На внутренних воздушных линиях в 2022 году было перевезено 77,73 млн пассажиров, что означает снижение на 11,17% по сравнению с предыдущим годом. В это же время были введены ограничения на полеты в 11 аэропортах центральной и южной части России. Стоит отметить тот факт, что в пяти из этих аэропортов пассажиропоток в 2021 году превысил 1 млн пассажиров. Тем не менее, авиакомпании активно увеличивали количество внутренних полетов, несмотря на ограничения, и при этом сохраняли тарифы на уровне прошлого года. Кроме того, они предлагали новые варианты перелетов [1].

Возможность осуществления воздушных перевозок в 2022 году была обеспечена реализацией программ субсидирования. Благодаря выделению 27,2 млрд рублей из федерального бюджета для трех программ поддержки, была осуществлена перевозка пассажиров по 598 маршрутам. Данные показатели превысили прошлогодние на 6 млрд рублей, а транспортировано было всего 4,8 млн пассажиров. Из этого числа, 2 млн пассажиров были перевезены по 159 маршрутам Дальневосточного федерального округа, что принесло доход в размере 20,9 млрд рублей. В сравнении с 2021 годом, большинство региональных аэропортов отметили положительную динамику роста пассажиропотока.

Пассажиропоток в российских аэропортах достиг 185,4 млн человек в 2022 году, что является снижением на 9% по сравнению с предыдущим годом. Крупные международные аэропорты, включая аэропорты Московского авиационного узла и аэропорт г. Санкт-Петербурга, отметили особенно заметное уменьшение пассажирооборота. В 2021 году этот показатель составил 204,8 млн человек. Это объясняется, прежде всего, закрытием международного сообщения с недружественными странами. Однако, если не учитывать аэропорты Юга и Центральной части Российской Федерации, снижение пассажирооборота составило всего 0,3 %. Также авиационным перевозкам удалось сохранить международное авиасообщение.

В Российскую Федерацию прилетают самолеты из разных стран, включая Азербайджан, Алжир, Афганистан и другие, которые поддерживают прямое авиасообщение с Россией. Также страна принимает самолеты 53 иностранных авиакомпаний из 27 стран. С другой стороны, российские авиаперевозчики выполняют полеты в 22 государства, из которых 14 осуществляют международные пассажирские рейсы. В 2022 году авиакомпании из других стран выполняли полеты на основании разрешений, предоставленных Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с их полномочиями.

Работа по перевозке российских паломников на Хадж была возобновлена в 2022 году Федеральным агентством воздушного транспорта совместно с Хадж-миссией России. Более 12 000 российских паломников были перевезены регулярными и чартерными рейсами в Саудовскую Аравию. Россия стала единственной страной в мире, освоив на 100% выделенную квоту на прибытие паломников в Саудовскую Аравию в постпандемийный период.

В июле – августе в г. Владивостоке проходили VI летние Международные спортивные игры «Дети Азии», на которые российскими авиакомпаниями было перевезено более 6 200 гостей и участников. Также в рамках летней оздоровительной программы через аэропорты России было перевезено 184 905 детей. В этом году были выданы 423 разрешения на посадку и 513 разрешений на транзит. Были успешно выполнены планы по обеспечению важных событий в Российской Федерации и за ее пределами.

В 2022 году были достигнуты лучшие результаты по безопасности полетов на гражданских самолетах Российской Федерации при выполнении регулярных перевозок. Это связано с тем, что за исключением одной аварии, произошедшей в этом году, не было ни одного авиационного происшествия с человеческими жертвами.

С целью обеспечения безопасности эксплуатации иностранных воздушных судов и защиты национальных интересов, Федеральным агентством воздушного транспорта было одобрено 16 отечественных предприятий в качестве разработчиков модификаций иностранной авиационной техники и ее компонентов в соответствии с федеральными авиационными правилами. Это решение было принято в 2022 году.

На 01 января 2023 года, в соответствии с Государственным реестром аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации, национальная опорная аэродромная сеть состоит из 92 аэродромов, которые входят в общее национальное количество – 225.

В России произошла ситуация, когда запрет был наложен на эксплуатацию, обслуживание и поставку запчастей для иностранных самолетов. Это привело к снижению грузооборота и пассажиропотока. В результате, перевозчики вынуждены были осуществлять «каннибализацию» самолетов. Исправные запасные части и компоненты с пассажирских самолетов снимали для использования на других самолетах, включая те, что находятся в перевозочном процессе. В декабре 2022 года правительство России разрешило такую практику, но не уточнило, насколько долго будет хватать этих ресурсов. Возобновление производства собственных самолетов в России необходимо в большом количестве, с учетом текущей ситуации.

Поскольку сертификация российского двигателя для МС-21 была завершена только 28 декабря 2022 года, возникают вопросы о сроках полного вывода российских пассажирских самолетов из производства и запланированной к концу 2023 года сертификацией российского двигателя ПД-8 для самолета SSJ New. В свете введения западных санкций удалось перенаправить часть грузопотоков на Восток, однако на этих направлениях пока не осуществляется строительство новых инновационных логистических цепочек, портов, терминалов и обеспечение необходимыми материально-техническими ресурсами в достаточных объемах.

Для адаптации к новым условиям и обеспечения стабильности и развития авиационной отрасли, органы власти и авиаперевозчики приняли все возможные меры. В 2022 году Федеральное агентство воздушного транспорта провело три программы субсидирования, которые позволили избежать значительного сокращения пассажирских перевозок. Часть общего бюджета программ поддержки отрасли, составившего 174,2 млрд рублей, была направлена на субсидирование воздушных перевозок в размере 27,17 млрд рублей [4].

Как указано в таблице 1, целями этих программ были улучшение доступности перевозок для населения, обеспечение пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа и развитие региональных воздушных перевозок.

Программы субсидирования, направленные на развитие  
региональных воздушных перевозок [4]

№	Программа субсидирования	Выделенные средства (руб)	Количество авиакомпаний, воспользовавшихся программой	Количество перевезенных пассажиров
1	Программа субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242).	7,8 млрд рублей	23	2,7 млн
2	Программа обеспечения доступности воздушных перевозок населению (постановление Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 г. № 215). Полеты выполнялись по 118 маршрутам 12 авиаперевозчиками.	13,63 млрд	12	1,7 млн
3	Программа обеспечения перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа (постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2021 г. № 1172).	5,74 млрд	9	355 001

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации в 2022 году было зарегистрировано 75 бортов отечественного производства. Среди них 66 вертолетов и 9 самолетов.

1. RRJ-95B – 8 самолетов;
2. Ту-214 – 1 самолет;
3. Ми-8 – 44 вертолета;
4. «Ансат» – 21 вертолет;
5. Ка-32 – 1 вертолет.

Всего зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации: 9 812 пилотируемых воздушных судов и 83 беспилотных воздушных судна, что является наибольшим количеством за последние 15 лет.

Несмотря на вышеперечисленные меры поддержки по данным Росавиации, к концу 2023 года общий объем внутренних пассажирских авиаперевозок может оказаться меньше, чем в рекордном 2021 году, из-за снижения субсидий. Тем не менее, пассажиропоток российских авиакомпаний в январе-мае 2023 года вырос на 21% и достиг 37,5 млн человек [5].

Максимальный темп роста с начала 2023 года был зафиксирован в мае, где перевозки увеличились на 30% по сравнению с маем предыдущего года. В мае текущего года было перевезено 8,7 млн пассажиров, что на 1,4% больше, чем в мае 2021 года, когда были введены санкции против России из-за военной операции на Украине. Рисунок 1 отображает изменения пассажиропотока за январь-май каждого года [2 с.41; 9; 10].

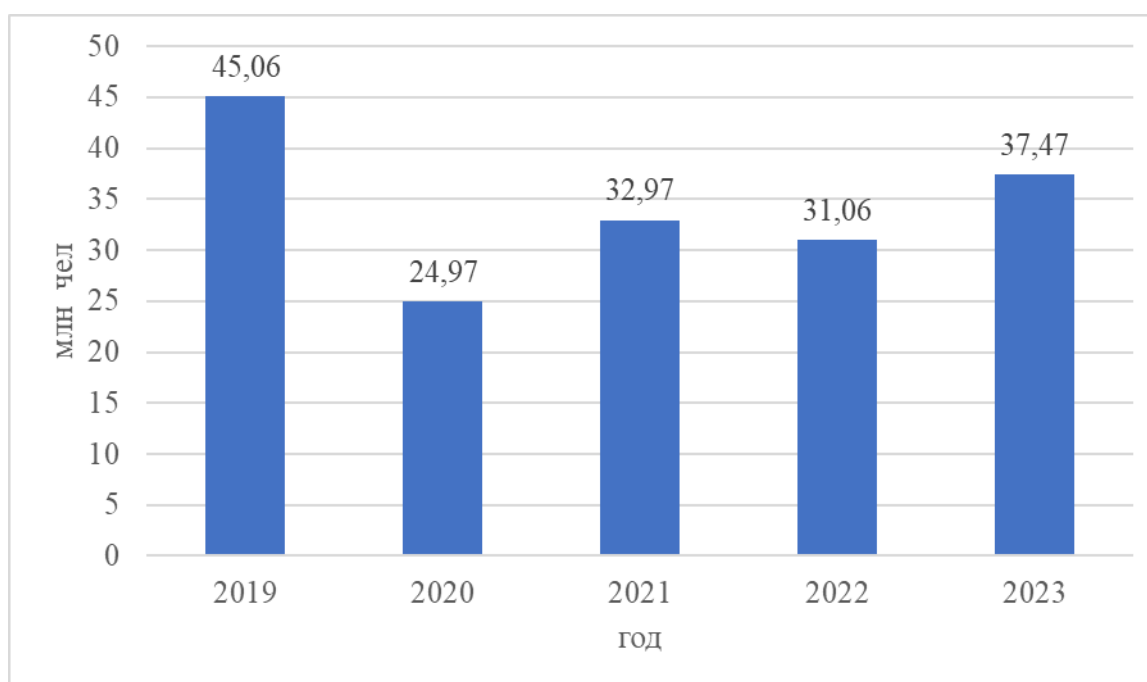


Рис. 1. Изменение пассажиропотока российских авиакомпаний, %

Несмотря на произошедшие геополитические события в 2022 году пассажиропоток в аэропортах страны значительно увеличился по двум причинам: «эффекту низкой базы» и открытию новых туристических направлений. Увеличение внутреннего туризма стало основным трендом в прошлом году, что привело к увеличению доли перевозок, «обходящих» Москву. Аэропорт Пулково в Санкт-Петербурге занял второе место по числу обслуженных пассажиров – 1,75 млн человек в мае 2023 года. Рост пассажиропотока на 30% позволил аэропорту опередить всех, кроме Шереметьево. В этот же период аэропорт Сочи также увеличил пассажиропоток на 31%, достигнув 4,34 млн человек за пять месяцев. Главной причиной такого роста стало развитие региональной маршрутной сети, которая обходит Москву [6].

В 2023 году пассажиропоток российских авиакомпаний может достигнуть 110-120 миллионов человек, при условии отсутствия чрезвычайных событий на авиационном рынке и в экономике в целом. Однако скорость роста пассажиропотока будет замедляться по мере увеличения стоимости авиабилетов и приближения к уровню «до пандемии». В мае Росстат зафиксировал максимальную цену за перелет по России «экономом» с 2000 года – почти 7 тысяч рублей за 1 тысячу километров. Однако, Федеральная антимонопольная служба (ФАС)

не согласна с этой оценкой. По данным ведомства, рост цен на авиабилеты экономического класса, проданных с января по сентябрь 2023 года, не превышает прогнозируемый Банком России уровень инфляции на текущий год (4,5-6,5%).

Перспективы 2024 года зависят от нескольких факторов, таких как изменение геополитической и экономической ситуации, динамика цен на авиабилеты. Влияние на перспективы развития авиационного транспорта также оказывают наличие платежеспособного спроса и открытие аэропортов на юге России. Ожидается, что рост пассажиропотока будет продолжаться в следующем году, особенно если новые российские самолеты будут поставлены вовремя. Положительную динамику также показывают международные рейсы. После периода летних отпусков традиционно в октябре-ноябре темпы роста пассажиропотока замедляются.

Российские власти активно работают над тем, чтобы увеличить количество доступных мест на международных направлениях, осознавая, что спрос на рейсы за рубеж значительно превышает ожидания. Рейсы в Турцию, которых так не хватало в прошлом году, являются примером такого запроса. Ожидается, что внутренние пассажирские перевозки будут продолжать расти, хотя с более низкой скоростью из-за увеличения цен на авиабилеты и сокращения государственной поддержки [8].

Макроэкономическая и политическая ситуация в России и в мире играют важную роль в развитии авиаперевозок. Постоянные ограничения и напряженность на международной арене оказывают влияние на международные перевозки, поэтому важно следить за этими тенденциями и понимать их возможное воздействие на авиационную отрасль в будущем. Директор группы корпоративных рейтингов АКРА, Александр Гушин, представил три возможных сценария развития авиационной отрасли в России. Цифровые технологии могут обеспечить адаптацию воздушного транспорта к текущим турбулентным условиям.

1. В инерционном сценарии не предвидится изменение геополитической обстановки, а, следовательно, ограничения для российского авиарынка останутся без изменений. Общая сумма государственной поддержки, включая прямые и косвенные субсидии и другие формы, составит от 50 до 100 миллиардов рублей. К концу 2023 года объем пассажирских перевозок достигнет отметки от 85 до 95 миллионов, причем не менее 85% из них будут приходиться на внутренние авиалинии.

2. В случае ужесточения санкционного режима и значительного обострения геополитической обстановки, господдержка будет сокращена до менее 50 миллиардов рублей. Пассажиропоток, в свою очередь, снизится до менее 85 миллионов человек, при этом доля внутренних авиаперевозок составит не менее 90%.

3. В случае, если геополитическая напряженность снизится, и большая часть ограничений для российского авиационного рынка будет отменена, можно предположить, что объем перевозок пассажиров составит от 95 до 110 миллионов, и доля внутренних авиалиний будет колебаться в диапазоне от 75 до 85%. Возможен оптимистический сценарий, при котором геополитическая напряженность уменьшается и ограничения для российского авиационного рынка отменяются [7].

#### **Список источников**

1. Андрюхин Д.В. Проблемы развития современной логистики или «ахиллесова пята» экономики / Д.В. Андрюхин, Н.Д. Андрюхин, А.Г. Ягопольский, М.Р. Дрюков // Инновации и инвестиции. – 2023. – №2. – С.30-34.

2. Бурилина М.А. Состояние авиаперевозок в России и тенденции развития авиационного сектора / М.А. Бурилина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2013. – Т.32. – С. 39-48.

3. Бушуев Н. С. Развитие транспортного комплекса Российской Федерации под давлением санкций 2022 года / Н.С. Бушуев, К.П. Мухина// Известия Петербургского

университета путей сообщения. – СПб.: ПГУПС, 2023. – Т. 20. – Вып. 2. – С. 267–272. DOI: 10.20295/1815-588X-2023-2-267-272

4. Доклад «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2022 году, основных задачах на 2023 год и среднесрочную перспективу»: [Электронный документ] – URL: [b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf](https://favt.gov.ru/b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf) (favt.gov.ru) (дата обращения 01.08.2023).

5. Любарская М.А. Роль гражданской авиационно-транспортной системы в социально-экономическом развитии регионов России / М. А. Любарская, М.А. Кириллов // Экономический вектор. – 2023. – №2 (33). [Электронный документ] URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-grazhdanskoj-aviatsionnotransportnoy-sistemy-v-sotsialno-ekonomicheskom-razvitii-regionov-rossii> (дата обращения: 03.08.2023).

6. Пассажиропоток российских авиакомпаний вырос на 30% Но почему к концу года рост замедлится. РБК. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.rbc.ru/business/27/06/2023/64997d179a794713b898d5b3?ysclid=lkpcowe1cv604995063> ) ( дата обращения: 01.08.2023).

7. Пассажир развернулся внутрь. РБК. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2023/06/06/647dd1fb9a794700aba10f66?ysclid=lkpc5y2xh2806897905> ( дата обращения: 01.08.2023).

8. Смирнов О.А. Нормативное закрепление показателей транспортной доступности: возможности и ограничения применения региональной гражданской авиации / О.А. Смирнов // Вопросы российского и международного права. – 2019. – Т. 9. № 7-1. – С. 126-131. – [Электронный документ] URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41195950> (дата обращения 01.08.2023).

9. Соболев Л.Б. Региональная авиация России / Л.Б. Соболев // Экономический анализ: теория и практика. – Экономический анализ: теория и практика. – 2018. – Т. 17. № 1 (472). – С. 99-115. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32337847> (дата обращения 01.08.2023).

10. Рослякова Н.А. Внутренние авиационные перевозки: Исследование динамики и прогнозы развития региональной авиации / Н.А. Рослякова, К.Н. Релецкая // Друкеровский вестник. – 2019. – № 3 (30). – С. 211-219. – [Электронный документ] URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41105678> (дата обращения 01.08.2023).

## References

1. Andriukhin D.V. Problems of development of modern logistics or the "Achilles heel" of the economy / D.V. Andriukhin, N.D. Andriukhin, A.G. Yagopolsky, M.R. Dryukov// Innovation and investment. – 2023. – No.2 – С.30-34.

2. Buriлина M.A. The state of air transportation in Russia and trends in the development of the aviation sector / M.A. Buriлина // National interests: priorities and security. – 2013. – Т.32. – S 39-48.

3. Bushuev N. S. Development of the transport complex of the Russian Federation under the pressure of sanctions in 2022 / N.S. Bushuev, K.P. Mukhina // News of the St. Petersburg University of Railway Transport. – St. Petersburg: PGUPS, 2023. – Vol. 20. – Issue 2. – pp. 267-272. – DOI: 10.20295/1815-588X-2023-2-267-272

4. Report «On the results of the work of the Federal Air Transport Agency in 2022, the main tasks for 2023 and the medium term»: [Electronic document] – URL: [b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf](https://favt.gov.ru/b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf) (favt.gov.ru ) (accessed 01.08.2023).

5. Lyubarskaya M.A. The role of the civil aviation transport system in the socio-economic development of the regions of Russia / M. A. Lyubarskaya, M.A. Kirillov// The economic vector. – 2023. – №2 (33). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-grazhdanskoj-aviatsionnotransportnoy-sistemy-v-sotsialno-ekonomicheskom-razvitii-regionov-rossii> (accessed: 08/03/2023).

6. Passenger traffic of Russian airlines increased by 30%, but why will the growth slow down by the end of the year. RBC. [Electronic resource] – URL:

<https://www.rbc.ru/business/27/06/2023/64997d179a794713b898d5b3?ysclid=lkpcowe1cv604995063>(accessed 01.08.2023).

7. The passenger turned inside. RBC. [Electronic resource] – URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2023/06/06/647dd1fb9a794700aba10f66?ysclid=lkpc5y2xh2806897905> (accessed 01.08.2023).

8. Smirnov O.A. Regulatory consolidation of transport accessibility indicators: opportunities and limitations of the use of regional civil aviation / O.A. Smirnov // Questions of Russian and International Law. – 2019. – VOL. 9. No. 7-1. – PP. 126-131. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41195950> (accessed 01.08.2023).

9. Sobolev L.B. Regional Aviation of Russia / L.B. Sobolev // Economic Analysis: Theory and practice. – Economic analysis: theory and practice. – 2018. – VOL. 17. No. 1 (472). – PP. 99-115. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32337847> (accessed 01.08.2023).

10. Roslyakova N.A. Domestic air transportation: A study of the dynamics and forecasts of the development of regional aviation / N.A. Roslyakova, K.N. Reletskaya // Drucker 's Bulletin. – 2019. – № 3 (30). – PP. 211-219. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41105678> (accessed 01.08.2023).