

УДК 656.7.025

ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ И МЕСТНОЙ СЕТИ АВИАЦИОННЫХ МАРШРУТОВ

Авдони́на И.С., Немчи́нов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: ira.avdonina2012@yandex.ru*

В современной экономике России воздушный транспорт является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей. За прошедшее десятилетие наблюдался устойчивый рост сегмента пассажирских авиаперевозок.

По состоянию на декабрь 2019 года в России зарегистрировано 107 авиаперевозчиков, имеющих действующий сертификат эксплуатанта. За период 2010-2018 гг. суммарный пассажирооборот всех российских авиакомпаний на внутренних воздушных линиях возрос с 59,6 до 126 млрд. пасс-км, т.е. в 2,1 раза, что отражено на рисунке 1 [1].

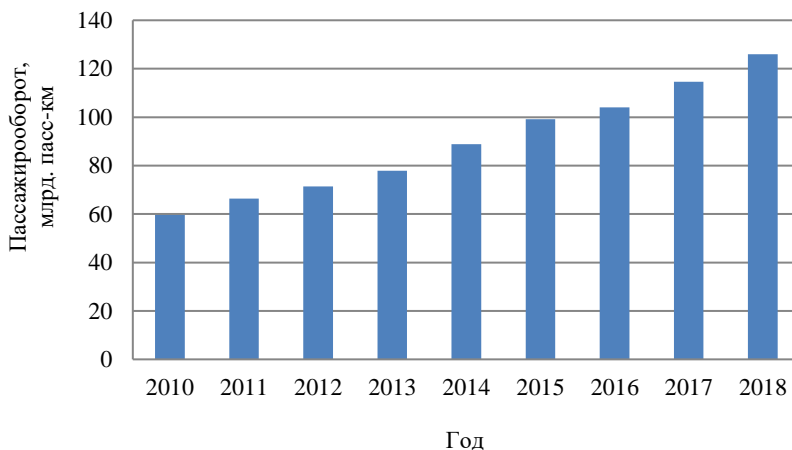


Рис. 1 Пассажирооборот гражданской авиации РФ за 2010-2018 года

Данные свидетельствуют о том, что средняя дальность полетов пассажиров и число перевезенных пассажиров на внутренних воздушных линиях увеличивается, что связано с возрастающим спросом, в том числе и на региональные перевозки. Значительная территория страны при невысокой плотности населения обуславливают актуальность развития регионального авиатранспорта [2].

11 декабря 2019 года президент РФ В.В. Путин провел совещание с членами Правительства на тему региональных перевозок. В рамках заседания он назвал ненормальной ситуацией, когда «в рамках одного и того же региона приходится летать через Москву». Такое положение дел необходимо менять путем анализа авиатранспортной структуры страны и развития маршрутной сети в отдельных субъектах государства.

Согласно национальному проекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» предполагается за период 01.10.2018 г. – 31.12.2024 г. расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего объема внутренних регулярных авиационных маршрутов.

Невысокая авиационная подвижность населения России в основном обусловлена высокой стоимостью авиаперевозок. По данным Росстата, в ноябре 2019 г. стоимость перелета в салоне экономического класса в расчете на 1000 км пути составила 5683 рубля. Средняя стоимость авиабилета на перелет туда-обратно внутри страны составляет около 50% минимального размера оплаты труда россиянина [3].

Таким образом, основными причинами, обуславливающими проблемы развития регионального сообщения, являются:

- низкая платежеспособность значительной части населения;
- высокая стоимость авиаперевозок;
- неразвитость региональной аэропортовой инфраструктуры;
- конкуренция со стороны железнодорожного транспорта;
- дефицит парка современных региональных самолетов и самолетов для местных линий вместимостью до 50 кресел.

Решение проблемы видится в комплексном анализе и реорганизации всей авиатранспортной структуры страны.

Во-первых, необходимо модернизировать сеть региональных и местных аэропортов. Помимо строительства взлетно-посадочных полос и пассажирских терминалов, требуется создать сеть региональных хабов по всей стране, что позволит разгрузить московский авиационный узел и сократить время перевозки пассажиров между соседними субъектами РФ.

Во-вторых, следует снизить стоимость перевозки. Это можно осуществить несколькими путями:

- создание авиакомпании, функционирующей с применением бизнес-модели «low-cost carrier» и осуществляющей перевозки через сеть региональных хабов;

- государственное субсидирование авиаперевозок [4].

В-третьих, необходимо обновить существующий парк или сконструировать самолеты вместимостью до 50 кресел, которые по цене, качеству и требованиям безопасности будут конкурентоспособными на мировом рынке.

Только при совокупном рассмотрении и решении всех аспектов этой проблемы возможно дальнейшее развитие региональной и местной сети авиационных маршрутов.

Список использованных источников

1. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.favt.ru>

2. Горн И.В. Региональные авиаперевозки в России: история, проблемы и перспективы развития / И.В. Горн // Научный Вестник МГТУ ГА. – 2007. – № 118. – С. 7-12.

3. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gks.ru/>

4. Евстифорова Д.В. Анализ экономических результатов внедрения элементов бизнес-модели ЛСС в эксплуатационную деятельность отечественных авиакомпаний / Д.В. Евстифорова, О.А. Немчинов // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2019. – № 2 (36). – С. 35-42.