

УДК 332.1

М.А. Liubarskaia, М.А. Kirillov

THE ROLE OF THE CIVIL AVIATION AND TRANSPORT SYSTEM IN THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF RUSSIAN REGIONS

The article provides an overview of the current state of the civil aviation industry, in particular, the segment of passenger air transportation and civil aviation infrastructure, identifies its role and impact on the regional economy. The authors show that the development of the passenger transportation market reflects the socio-economic development of the territories, as it largely determines their accessibility, investment attractiveness and convenience for economic activities. As a theoretical significance of the study, it should be noted the substantiation of the contribution of the regional air transport system to the gross regional product. Of practical interest are recommendations for taking into account the development of Russian civil aviation in modern conditions.

Keywords: passenger traffic, infrastructure, civil aviation, region, air transport system.

М.А. Любарская¹, М.А. Кириллов²

РОЛЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ РОССИИ

В статье представлен обзор современного состояния гражданской авиационной отрасли, в частности, сегмента пассажирских авиаперевозок и инфраструктуры гражданской авиации, выявлены её роль и влияние на экономику регионов. Авторами показано, что развитие рынка пассажирских перевозок отражает социально-экономическое развитие территорий, так как в большой степени определяет их доступность, инвестиционную привлекательность и удобство для ведения экономической деятельности. В качестве теоретической значимости исследования следует отметить обоснование вклада региональной авиационно-транспортной системы в валовой региональный продукт. Практический интерес представляют рекомендации по учёту развития российской гражданской авиации в современных условиях.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, инфраструктура, гражданская авиация, регион, авиационно-транспортная система.

DOI: 10.36807/2411-7269-2023-2-33-51-55

Результаты современных исследований показывают, что отрасль гражданской авиации вносит существенный вклад в региональное социально-экономическое развитие, в первую очередь за счёт того, что обеспечивает население и бизнес эффективным транспортным сообщением. Она также оказывает прямое и косвенное влияние на формирование экономики российских регионов через стимулирование спроса в смежных отраслях промышленности, в энергетике, строительстве, торговле, туризме и сфере сервиса.

Немчинов О.А. и Иванов Д.Ю. [7. С. 116] подчёркивают, что большое значение использования воздушного транспорта в России обусловлено значительной территориальной удалённостью друг от друга регионов и населённых пунктов, а также неравномерностью заселения территории, географическим и климатическим разнообразием, неразвитостью в ряде регионов наземной транспортной и другой инфраструктуры.

Самуленков Ю.И., Бабков А.Б., Филатова Я.А. [9. С. 35] выделяют среди субъектов, заинтересованных в развитии инфраструктуры гражданской авиационно-

¹ Любарская М.А., профессор кафедры государственного и территориального управления, доктор экономических наук, профессор; ФГБОУ ВО "Санкт-Петербургский государственный экономический университет", г. Санкт-Петербург

Liubarskaia M.A., Professor of the Department of State and Territorial Administration, Doctor of Economics, Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Saint-Petersburg State University of Economics", Saint-Petersburg

E-mail: liubarskaya@mail.ru

² Кириллов М.А., аспирант, АНО ВО "Российский новый университет"

Kirillov M.A., Postgraduate; ANO VO "Russian New University"

E-mail: mikhail_kirillov@mail.ru

транспортной системы, население, представителей бизнеса, аэропортовые и авиатранспортные предприятия, регионы Российской Федерации и государство в целом.

В рамках российского законодательства [1] авиация подразделена на авиацию общего назначения (АОН), гражданскую, коммерческую, государственную, военную авиацию, авиацию МЧС, авиацию ФСБ, экспериментальную авиацию (Рис. 1).



Рис. 1 – Составляющие российской авиации (составлено авторами по [1])

Развитие рынка авиатранспортных перевозок является своего рода отражением изменения экономического состояния разных территорий. В частности, увеличение востребованности авиаперелётов со стороны населения, говорит о росте благосостояния граждан. Планы строительства новых пассажирских и грузовых воздушных терминалов и прилегающей к ним инфраструктуры являются следствием запроса на расширение данного регионального направления перевозок у населения и бизнеса.

Сегмент гражданской авиации, выделенный на Рис. 1, сегодня получает новый импульс развития в силу своей востребованности в российских регионах. Осуществляемые в рамках функционирования гражданской авиации перевозки могут быть классифицированы на пассажирские, грузовые, медицинские (санитарные) и почтовые (Рис. 2).

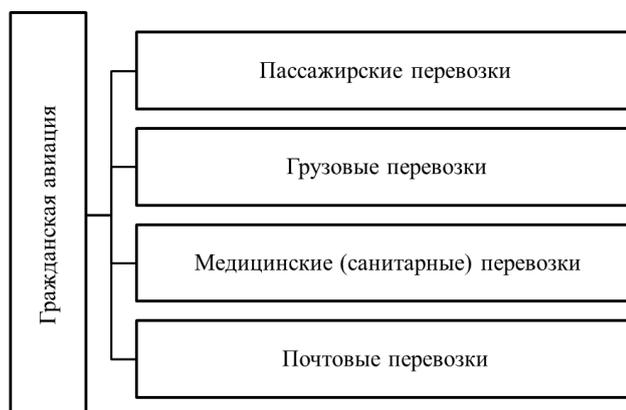


Рис. 2 – Перевозки в сегменте гражданской авиации (составлено авторами)

Рассмотрев виды гражданской авиации, следует остановиться на её вкладе в экономику страны, который может быть выражен через долю в валовом внутреннем продукте (ВВП). Так, базовые составляющие авиационно-транспортной системы (к ним относятся авиакомпании, операторы аэропортов и наземной инфраструктуры, гражданское авиастроение), осуществляя свою основную деятельность, формируют добавленную сто-

имость, совокупная величина которой определяет прямой вклад гражданской авиации в российский ВВП [11. С. 192].

В свою очередь, поставщики товаров и услуг, которые обеспечивают деятельность компаний авиационной отрасли, формируют косвенный вклад в ВВП России. Как подчёркивает доктор экономических наук Фридланд А.А., к таким компаниям-поставщикам относятся "организации по поддержанию эксплуатационной годности и ремонту авиатехники и объектов наземной инфраструктуры, поставщики других материальных ресурсов и продуктов питания, авиационной техники, агрегатов и запчастей, наземного оборудования и спецтранспорта и другие" [11. С. 192].

Каталитический вклад от развития авиационно-транспортной системы отражается в ВВП через оплату труда сотрудников аэропортов, авиакомпаний, других базовых составляющих авиационной отрасли, их поставщиков и подрядчиков. Данные субъекты, реализуя свои потребности и расходуя заработную плату на приобретение продуктов питания, одежды, услуги жилищно-коммунального хозяйства, индустрию бытового сервиса и развлечений, туризма и гостиничного хозяйства, активизируют их экономическую активность и формируют таким образом дополнительные денежные потоки.

Расширение маршрутной сети и рост авиаперевозок оказывает стимулирующее воздействие на развитие наземного транспорта и смежных с ним отраслей, поскольку люди, прилетев в пункт назначения, совершают там поездки с культурно-бытовыми, медицинскими, туристскими или бизнес-целями. Фридланд А.А. и Кулешова Ю.Л. [11] говорят о каталитическом (через заработную плату) и индуцированном (через расходы в смежных отраслях) вкладе авиационно-транспортной системы в ВВП России. По оценкам экспертов, в совокупности среднегодовой вклад гражданской авиации в ВВП России составляет порядка 1,5-2%, а в западных странах данный показатель достигает 8-10% [2].

Таким же образом можно рассмотреть каталитический и индуцированный вклад региональных составляющих гражданской авиационно-транспортной системы (ГАТС) в валовой региональный продукт (ВРП) отдельных территорий. Мультипликативный эффект от совокупности прямого, косвенного, индуцированного и каталитического вкладов формирует значительный по объёму общий вклад от деятельности гражданской авиационно-транспортной системы в ВРП, генерируемый её основными элементами: авиакомпаниями, аэропортами и компаниями наземной инфраструктуры, предприятиями гражданского авиастроения, размещёнными на определённой территории, а также находящимися в сфере их влияния субъектами других сфер экономической деятельности (СЭД).

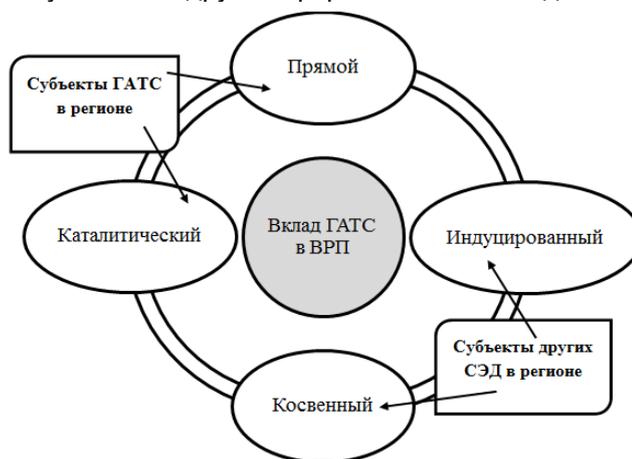


Рис. 3 – Схема вклада гражданской авиационно-транспортной системы в валовой региональный продукт (составлено авторами)

Являясь такой важной и взаимосвязанной с другими элементами составляющей региональной экономики, гражданская авиационно-транспортная система одной из первых ощущает на себе негативное влияние кризисных явлений. По количеству жертв и степени социально-экономических потерь пандемия COVID-19 стала самой вредоносной в современной мировой истории [12]. Пандемия и меры социальной изоляции оказали разрушительное воздействие на мировую индустрию туризма [6], что привело к беспрецедентному снижению спроса на пассажирские авиаперевозки и снизило индуцированный вклад ГАТС в региональный внутренний продукт. Многим авиакомпаниям не осталось другого выбора, как перейти в режим выживания. Следовательно, авиакомпании были

вынуждены сократить количество воздушных судов, изменить бизнес-направления полётов, реконфигурировать сети, сократить персонал, внедрить ротацию рабочих мест и обратиться за государственными субсидиями и поддержкой. Всё это снизило как прямой, так и каталитический вклад ГАТС в региональный внутренний продукт территорий по всей России.

Российский рынок авиаперевозок подошёл к началу 2022 г., практически полностью оправившись от пандемического кризиса. Это был единственный рынок в мире, который смог не только максимально быстро восстановиться, но и повысить объёмы пассажирских перевозок, особенно между российскими регионами. Однако, после стремительного восстановления, ситуация вновь дестабилизировалась. Вторым этапом ограничений, временные границы которых по прогнозам экспертов пока трудно оценить, стали западные антироссийские санкции. Рынок пассажирских и грузовых авиаперевозок в российских регионах никогда ещё так стремительно не менялся, как за два последних года.

Негативная тенденция сокращения деятельности региональных авиакомпаний и усиления позиций национальных перевозчиков наблюдалась и ранее. Так, в период с 2017 по 2022 г. Росавиация приостановила и затем аннулировала сертификаты пяти региональных авиакомпаний, среди которых "Бурятские авиалинии", "Пионер-региональные авиалинии", "Псков Авиа", "Саратовские авиалинии" и "ВИМ-Авиа".

Все вышеперечисленные тенденции, безусловно, отразились и на пассажирских авиаперевозках. Пассажиропоток российских авиакомпаний за 2022 г. сократился на 14,3% относительно 2021 г. и составил 95,1 млн чел. (Рис. 4) [8]. В 2021 г. данный показатель равнялся 111 млн пассажиров, в 2019 г. было перевезено 126 млн пассажиров [8]. Соответственно по сравнению с 2021 г. снижение пассажиропотока составило примерно 15%. Стоит отметить, что в сложившихся реалиях это является не самым плохим показателем.

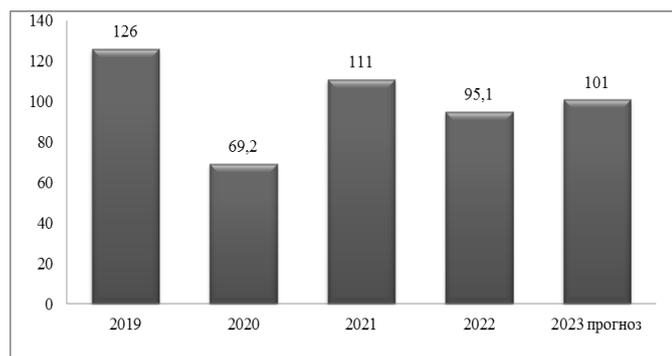


Рис. 4 – Пассажиропоток российских авиакомпаний за 2019–2022 гг., млн чел. (составлено авторами по данным [8])

По мнению экспертов, российские авиакомпании в 2023 г. могут перевезти до 103 млн пассажиров [4], но для этого требуется решить возникшие в отрасли проблемы. Ковригин М.С. и Бурцев И.В. в исследовании "Проблемы и перспективы отечественной гражданской авиации" отмечают, что "...по устаревшему авиационному парку 13 ремонтных заводов и 280 предприятий по техническому обслуживанию авиатехники с трудом справляются..." [5. С. 33]. Губенко А., Рацова Ю. и Панкратова А. считают, что "самим авиакомпаниям необходимо существенно повысить уровень организации транспортных работ, технического обслуживания и ремонта воздушных судов для увеличения интенсивности эксплуатации и налёта часов отечественных воздушных судов" [3. С. 88].

Производство отечественных аналогов и курс на импортозамещение становятся первостепенными задачами для региональных авиационно-транспортных систем. Уход западной гражданской авиации с российского рынка повлечёт за собой не только новые вызовы, но открыл окно возможностей и перспектив. Решение проблемы снабжения отечественного парка воздушных судов требует финансирования собственного самолётостроения, а также производства агрегатов, механизмов и запчастей. Так, всего российские рынки получили заказ на 1036 новых гражданских самолётов, которые нужно произвести до 2030 г. [10]. Больше всех самолётов гражданского назначения планируется построить на авиазаводах в Комсомольске-на-Амуре (КнАФ), АО "Гражданские самолёты Сухого" (ГСС), Иркутском авиазаводе (ИАЗ), Ульяновском авиастроительном комплексе "Авиа-

стар-СП" [8]. Отечественное самолётостроение и его положительное влияние на экономику в регионах проявится в:

- развитии существующих проектно-конструкторских бюро, а также в создании новых;
- развитии существующих авиазаводов, а также в создании новых;
- формировании дополнительных элементов региональных гражданских авиационно-транспортных систем.

Следствием этого станет формирование позитивных тенденций на региональных рынках труда, снижение безработицы и уровня социального напряжения в обществе.

Подводя итог, следует отметить, что рынок пассажирских авиаперевозок России обладает значительным потенциалом развития. В создавшейся ситуации в сфере гражданской авиации необходимо принимать меры по импортозамещению технологий и продукции, выводу самолётов из иностранного лизинга, решению возникших юридических коллизий по поводу регистрации воздушных судов. При этом, дальнейшее развитие региональных авиационно-транспортных систем в целом и сегмента пассажирских авиаперевозок в частности должно быть основано не только на оказываемой государством финансовой поддержке, но и на сглаживании давления на отрасль введённых ранее санкций. Сами авиакомпании должны осуществить переориентацию на внутренний рынок, поддерживать и развивать сектор внутренних перевозок, открывая новые маршруты между регионами и новые направления, увеличивая частоту полётов и количество пассажиров за счёт различных бонусных программ и программ лояльности.

Список использованных источников

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Электронный ресурс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/c65ba41fa1c8c9c0be850cd8e754672a19c87202/.
2. Анализ отрасли авиастроения в России в 2015–2019 гг., оценка влияния коронавируса и прогноз на 2020–2024 гг. // Электронный ресурс. URL: https://businessstat.ru/images/demo/aircraft_industry_russia_demo_businessstat.pdf.
3. Губенко А., Рацова Ю., Панкратова А. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия экономика и экологический менеджмент. – 2019. – № 2. – С. 82-93.
4. Калякулин Р.В. Перспективы развития авиационной отрасли Российской Федерации // Труд и социальные отношения. – 2022. – Т. 32. – № 5. – С. 59-69.
5. Ковригин М.С., Бурцев И.В. Проблемы и перспективы отечественной гражданской авиации // Сборник статей "Актуальные проблемы авиации и космонавтики. Социально-экономические и гуманитарные науки". – 2010. – С. 32-34.
6. Любарская М.А., Черноморец А.Б. Интегрированный подход к развитию туристских экосистем в регионах России // Экономический вектор. – 2023. – № 1(32). – С. 61-66.
7. Немчинов О.А., Иванов Д.Ю. Особенности организации производства и управления аэропортовыми предприятиями // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. – 2021. – Т. 12. – № 3. – С. 116-125.
8. Реестр Росавиации. Электронный ресурс. – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki>.
9. Самуленков Ю.И., Бабков А.Б., Филатова Я.А. Совершенствование инфраструктуры аэропортов гражданской авиации с учётом проектирования организации по техническому обслуживанию воздушных судов // Научный вестник московского государственного университета гражданской авиации. – 2022. – Т. 25. – № 1. – С. 35-52.
10. Скрылева Е.В. Развитие российского рынка пассажирских авиаперевозок и роль его регионального сегмента на современном этапе // Транспортное дело России. – 2022. – № 5. – С. 188-190.
11. Фридлянд А.А., Кулешова Ю.Л. Методология оценки и расчёт экономического вклада гражданской авиации в ВВП России // Транспортное дело России. – 2019. – № 2. – С. 191-195.
12. Su M., Hu B., Luan W., Tian C. Effects of COVID-19 on China's civil aviation passenger transport market // Research in Transportation Economics. – 2022. – Vol. 96. – P. 101-112.