

# ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО РЫНОЧНОГО СЕКТОРА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗК

*Л.А. ИСМАГИЛОВА, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры экономики предпринимательства, Уфимский государственный авиационный технический университет  
e-mail ismagilova\_ugatu@mail.ru*

*Т.В. МАТЯГИНА, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики предпринимательства, Уфимский государственный авиационный технический университет  
e-mailmatyaginatv@mail.ru*

*Л.В. СИТНИКОВА, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики предпринимательства, Уфимский государственный авиационный технический университет  
e-mail s-larissa@yandex.ru*

*Н.Е. СМОЛЬЯНИНОВ, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики предпринимательства, Уфимский государственный авиационный технический университет  
e-mailnesmol@mail.ru*

## Аннотация

Функционирование аэропортов, как составляющей инфраструктуры воздушного транспорта, оказывает значительное влияние на экономику регионов, в то же время эффективность аэропортового бизнеса во многом зависит от развития регионов. В статье представлены результаты анализа межрегионального рынка воздушных перевозок, показана взаимосвязь и взаимозависимость стратегий развития региональных аэропортов со стратегиями развития территорий.

**Ключевые слова:** рынок воздушных перевозок, аэропортовый бизнес, экономико-стратегический анализ, стратегия развития.

Важным элементом общей инфраструктуры территории, обеспечивающим связанность отдельных регионов и территориальную целостность страны в целом, является транспортная сеть. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. Транспортная отрасль и ее инфраструктура оказывают значительное влияние на развитие территории не только в смысле социально-экономического развития, но с позиций обе-

спечения безопасности и устойчивости регионов в кризисных ситуациях. В то же время уязвимость экономической устойчивости транспортной сферы определяется взаимосвязанностью ее с более чем двадцатью отраслями народного хозяйства, а также с трудовыми, миграционными, демографическими, образовательными и иными социальными процессами территорий и страны в целом. Схема экономического анализа воздушного транспорта региональных перевозок построена на принципах системологии и комплексности [1] и ориентирована на выявление резервов обеспечения устойчивости аэропортовой сети территорий в период как достижения целей стратегического развития, так и в период негативных воздействий внешней среды.

На территории Южного Урала и прилегающих к нему территориях (республика Башкортостан, Оренбургская, Челябинская, Курганская, Свердловская области) сосредоточены крупные промышленные, горнодобывающие, сельскохозяйственные производства, известные рекреационные зоны. По данным Росстата [7] на 01 января 2020 г. на территории, составляющей 2,15% общей территории РФ, проживает 5,8% населения, средняя плотность населения составляет 22 чел. на км<sup>2</sup>.

Вклад различных видов транспорта в общие объемы пассажиро- и грузоперевозок существенно различаются. По статистическим данным Министерства транспорта РФ [5] в 2019 г. 79,8% грузов было перевезено автомобильным транспортом, 18,27% – железнодорожным, 1,9% – морским и внутренним водным, 0,02% – воздушным. В сфере пассажироперевозок лидирует также автомобильный транспорт – 88,3%, затем железнодорожный – 10,37%, воздушный – 1,14%, морской и внутренний водный – 0,17%. Однако по пассажирообороту (количество пассажиро-километров) лидирует воздушный транспорт – 56,67%, на долю железнодорожного транспорта пришлось 23,9%, а на долю автомобильного – 19,28%.

Воздушный транспорт имеет неоспоримое преимущество перед всеми остальными видами транспорта – пути воздушного сообщения практически неограниченны. Кроме того, воздушный транспорт дает большой временной выигрыш (за счет большой скорости самолетов и от спрямления трассы полета) по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях. По оценкам экспертов на расстояниях свыше 1000 км в пассажирских перевозках начинает преобладать воздушный транспорт, поэтому не случайно среднее расстояние перевозки одного пассажира воздушным транспортом на внутренних линиях достигает почти 2 тыс. км, что в 3 раза превышает аналогичный показатель для железнодорожного транспорта (перевозки пассажиров в дальнем сообщении). В то же время воздушный транспорт оказывается в зоне риска в первую очередь, если возникают уникальные кризисные ситуации мирового масштаба, которые случаются редко. Пандемия и экономические кризисные явления, как негативная синергия, не меняют принципы анализа. Для определения последствий этого влияния надо видеть потенциал развития отрасли и территорий.

В силу географических особенностей России воздушному транспорту принадлежит особая роль в обеспечении транспортной доступности регионов и населенных пунктов. С усилением экономической активности расши-

ряются и объемы деловых поездок, а вместе с тем возрастают потребности в скорости и удобстве, которыми характеризуются услуги воздушного транспорта, обеспечивающего основную массу пассажирских перевозок и доставку товарно-материальных ценностей на большие расстояния.

Важнейшей инфраструктурной составляющей воздушного транспорта являются аэропорты. Крупнейшими конкурирующими между собой аэропортовыми комплексами Южного Урала и прилегающих к нему территорий являются:

- ГУП «Аэропорт Оренбург», обеспечивает международный (таможенный) транзит в южном направлении и связь с крупнейшими транспортно-логистическими хабами региона и РФ;

- Аэропорт Орск (филиал Международного аэропорта Оренбург) также, как и ГУП «Аэропорт Оренбург», обеспечивает транзит в южном направлении и связь с крупнейшими транспортно-логистическими хабами региона и РФ;

- Аэропорт «Курган», обеспечивает транзит пассажиров и грузов в направлении Западной и Восточной Сибири;

- АО «Международный Аэропорт Магнитогорск», транзит в южном направлении и связь с крупнейшими транспортно-логистическими хабами региона и РФ;

- Международные аэропорты – транспортно-логистические хабы: ПАО «Аэро-порт Кольцово», лидер в УрФО; АО «Международный аэропорт Уфа»; АО «Челябинское авиапредприятие».

Статистика грузо- и пассажиропотоков через аэропорты позволяет проанализировать основные тенденции развития межрегионального сегмента рынка авиаперевозок. При анализе учитывался объем:

- воздушных перевозок пассажиров;

- грузовых перевозок через аэропорты.

Динамика объема перевозок пассажиров через аэропорты-конкуренты представлена в табл. 1.

Общей тенденцией изменения как по России, так и по рассматриваемому сегменту, является рост объема перевозок пассажиров.

Имеются некоторые отличия в динамике изменения объема перевозок пассажиров (табл. 2)

Введение санкций в 2014 г. обернулось падением объема перевозок практически по всем аэропортам анализируемого сегмента,

но в наибольшей степени это затронуло АО «Международный Аэропорт Магнитогорск», объем перевозок сократился на 22,28%. В 2016 г. падение объемов перевозок замедлилось, а два крупнейших аэропорта вышли в рост. В 2017 г. все аэропорты сегмента за

Таблица 1

Обслуживание пассажиров в аэропортах-конкурентах (отправлено + прибыло), пассажиров [3]

Наименование аэропорта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
АО «Международный Аэропорт Магнитогорск»	171 648	133 405	127 662	193 175	234 150	229 142
АО «Челябинское авиапредприятие»	1 394 142	1 229 435	1 188 865	1 469 769	1 640 535	1 713 532
АО «Международный аэропорт Уфа»	2 356 467	2 291 502	2 295 446	2 794 407	3 222 825	3 556 533
ПАО «Аэропорт Кольцово»	4 473 239	4 170 737	4 207 328	5 277 343	5 953 782	6 232 318
ГУП «Аэропорт Оренбург»	661 133	629 549	487 032	744 303	792 316	783 647
Аэропорт «Курган»	81 541	74 837	64 472	63 709	н/д	н/д
Аэропорт Орск	77 548	80 917	65 680	26 310	н/д	н/д
Всего по РФ	1 577 54 515	159 324 590	159 597 356	186 764 116	206 596 814	220 891 207
в т.ч. по сегменту	9 215 718	8 610 382	8 436 485	10 569 016	11 843 608	12 515 172

Таблица 2

Темпы роста объема перевозок пассажиров через аэропорты-конкуренты (рассчитаны по данным табл. 1)

Наименование аэропорта	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
АО «Международный аэропорт Магнитогорск»	77,72	95,70	151,32	121,21	97,86
АО «Челябинское авиапредприятие»	88,19	96,70	123,63	111,62	104,45
АО «Международный аэропорт Уфа»	97,24	100,17	121,74	115,33	110,35
ПАО «Аэропорт Кольцово»	93,24	100,88	125,43	112,82	104,68
ГУП «Аэропорт Оренбург»	95,22	77,36	152,82	106,45	98,91
Аэропорт «Курган»	91,78	86,15	98,82	н/д	н/д
Аэропорт Орск	104,34	81,17	40,06	н/д	н/д
В целом по сегменту	93,43	97,98	125,28	109,84	105,67
В целом по РФ	101,00	100,17	117,02	110,62	106,92

исключением аэропортов «Курган» и Орск завершили с хорошим темпами роста, поддерживая темп роста анализируемого сегмента, которые превысили темпы роста объема перевозок пассажиров через аэропорты России в целом. АО «Международный аэропорт Магнитогорск» по темпам роста в 2017 г. показал второй результат. В 2018–2019 гг. отмечается замедление темпов роста при сохранении большинством аэропортов общей положительной динамики роста объема перевозок пассажиров. В целом динамика пассажиропотока через аэропорт сегмента поддерживает общероссийскую. Распределение долей рыночного сегмента между аэропорто-конкурентами представлено в табл. 3.

Данные за 2020 г., очевидно, сильно изменят количественные показатели по перевозкам, но структура рынка, скорее всего, сохранится. Общая доля аэропортов рассматриваемого сегмента в объеме перевозки пассажиров через аэропорты РФ незначительно меняется в долях процента. Внутри рассматриваемого сегмента отмечается существенное сокращение доли рынка аэропортов «Курган» и Орск. Значительных изменений в распределении рыночного сегмента между

остальными аэропортами-конкурентами в течение анализируемого периода не отмечено.

Однако, в ноябре 2019 г. открылся новый терминал аэропорта в Челябинске, что позволило увеличить количество ежегодно обслуживаемых пассажиров до 2,5 млн. Отметим, что открытие нового терминала является лишь частью стратегии по выводу аэропорта Челябинска в число лидеров по маршрутной сети и пассажиропотоку. Данная стратегия включает, в том числе такие мероприятия, как:

- реализация программы софинансирования рейсов региональным и федеральным бюджетами; в 2020 г. планируется субсидировать такие направления полетов, как Казань, Самара, Сургут, Новый Уренгой, Красноярск, Краснодар, Минеральные Воды, Ростов-на-Дону, Волгоград, Омск, Нижний Новгород;
- развитие системы скоростного железнодорожного доступа к аэропорту;
- развитие собственной базовой авиакомпании и ресурсной базы для неё.

Очевидно, что в перспективе активная стратегия Челябинского аэропорта может привести к перераспределению рыночных долей в сегменте.

*Таблица 3*

Изменение соотношения долей рынка аэропортов-конкурентов внутри сегмента «перевозка пассажиров», (рассчитано по данным табл. 1)

Наименование аэропорта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
АО «Международный аэропорт Магнитогорск»	1,86	1,55	1,51	1,83	1,98	1,83
АО «Челябинское авиапредприятие»	15,13	14,28	14,09	13,91	13,85	13,69
АО «Международный аэропорт Уфа»	25,57	26,61	27,21	26,44	27,21	28,42
ПАО «Аэропорт Кольцово»	48,54	48,44	49,87	49,93	50,27	49,80
ГУП «Аэропорт Оренбург»	7,17	7,31	5,77	7,04	6,69	6,26
Аэропорт «Курган»	0,88	0,87	0,76	0,60	н/д	н/д
Аэропорт Орск	0,84	0,94	0,78	0,25	н/д	н/д
Доля сегмента в целом на рынке РФ	5,84	5,40	5,29	5,66	5,73	5,67

Динамика грузовых перевозок на воздушном транспорте существенно отличается от динамики пассажиропотока (табл. 4–5).

В целом по России динамика как объемов перевозок грузов, так и темпов их изменения с учетом влияния санкций имеет волнообразный характер. Выявление общей тенденции (рост, сокращение) требует дополнительных наблюдений и анализа соответствующих показателей деятельности конкурирующих грузоперевозчиков (железнодорожный, морской и внутренний водный, автомобиль-

ный транспорт). По статистическим данным Госкомстата России [6] общий грузопоток (объем перевезенного груза в тонно-километрах) распределился по видам транспорта следующим образом: 45,89% грузопотока пришлось на железнодорожный транспорт, 47,37% – на трубопроводный (который не является конкурирующим для воздушного), 4,83% – на автомобильный, 1,76% – на морской и внутренний водный и только 0,13% – на воздушный. С начала 2000-х гг. как для общего грузопотока, так и для грузопотока

Таблица 4

## Обслуживание грузовых перевозок в аэропортах-конкурентах, т [3]

Наименование аэропорта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
АО «Международный аэропорт Магнитогорск»	406,30	333,10	347,90	374,10	н/д	н/д
АО «Челябинское авиапредприятие»	3 263,66	2 503,99	2 782,75	2 948,63	3 137,51	2 881,58
АО «Международный аэропорт Уфа»	3 676,22	2 955,43	3 407,02	4 390,83	4 731,70	4 461,5
ПАО «Аэропорт Кольцово»	22 190,95	18 366,75	20 045,82	19 340,27	18 426,03	17 196,81
ГУП «Аэропорт Оренбург»	1 157,84	1 015,73	973,69	1 218,06	1 241,38	1 207,91
Аэропорт «Курган»	310,70	309,60	310,3	321,6	н/д	н/д
Аэропорт Орск	324,80	176,60	135,20	79,00	н/д	н/д
<i>Всего по РФ</i>	<i>773 377,87</i>	<i>679 621,76</i>	<i>730 606,5</i>	<i>831 070,48</i>	<i>767 095,28</i>	<i>764 606,27</i>
В т.ч. по сегменту	31 330,47	25 661,2	28 002,68	28 672,49	27 536,62	25 747,8

Таблица 5

## Темпы изменения объема перевозок грузов через аэропорты-конкуренты (рассчитаны по данным табл. 4)

Наименование аэропорта	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
АО «Международный аэропорт Магнитогорск»	81,98	104,44	107,53	н/д	н/д
АО «Челябинское авиапредприятие»	76,72	111,13	105,96	106,41	91,84
АО «Международный аэропорт Уфа»	80,39	115,28	128,88	107,76	94,29
ПАО «Аэропорт Кольцово»	82,77	109,14	96,48	95,27	93,33
ГУП «Аэропорт Оренбург»	87,73	95,86	125,10	101,91	97,30
Аэропорт «Курган»	99,65	100,23	103,64	н/д	н/д
Аэропорт Орск	54,37	76,56	58,43	н/д	н/д
В целом по сегменту	81,90	109,12	102,39	96,04	93,50
<i>В целом по РФ</i>	<i>87,88</i>	<i>107,50</i>	<i>113,75</i>	<i>92,30</i>	<i>99,68</i>

на железнодорожном и автомобильном видах транспорта характерен хоть и незначительный (в пределах 10%), но ежегодный прирост. Из общей тенденции выпали 2009 и 2014 гг. Грузопоток на воздушном транспорте при волнообразном характере изменений имеет общую тенденцию к снижению в России в целом и в рассматриваемом сегменте. Перспективы возникновения флуктуаций в тенденциях развития отраслей в ближайшие годы весьма вероятны.

Различие в темпах роста объемов перевозки грузов через анализируемые аэропорты и по РФ в целом привело к сокращению рыночной доли сегмента в целом (табл. 6)

Внутри рассматриваемого сегмента отмечается существенное сокращение доли рынка аэропорта Орск, ПАО «Аэропорт Кольцово». Значительные изменения в распределении рыночного сегмента между остальными аэропортами-конкурентами в течение указанного периода не отмечаются.

Таким образом, для динамики анализируемого сегмента рынка воздушных перевозок характерно следующее:

- рост по показателям объема перевозок пассажиров, что расширяет возможности для развития аэропортового бизнеса в целом;

- незначительные изменения в соотношении рыночных долей аэропортов-конкурентов;

- сокращение общей доли сегмента на рынке грузовых перевозок по РФ в целом на фоне общей тенденции снижения грузопотока на воздушном транспорте.

Несмотря на то что все виды транспорта являются элементами единой транспортной инфраструктуры страны, отдельные его виды конкурируют между собой на рынке пассажиро- и грузоперевозок. Для анализируемого сегмента рынка воздушных перевозок также существуют определенные угрозы в плане появления субституттов – услуг – заменителей авиаперевозок.

В сентябре 2019 г. был протестирован новый маршрут скоростного железнодорожного транспорта Челябинск – Магнитогорск. Общее время в пути тестовой «Ласточки» из Челябинска в Магнитогорск составило около четырех часов. Маршрут предусматривал две технические остановки на станциях Троицк и Карталы-1. Скорость на отдельных участках в период проведения эксперимента составила 140 км/ч. В случае перевода этого маршрута с тестового на регулярный режим данная альтернатива может значительно повлиять на перераспределение потоков авиапассажиров

*Таблица 6*

Изменение соотношения долей рынка аэропортов-конкурентов внутри сегмента «перевозка грузов», % (рассчитано по данным табл. 4)

Наименование аэропорта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
АО «Международный аэропорт Магнитогорск»	1,30	1,30	1,24	1,30	н/д	н/д
АО «Челябинское авиапредприятие»	10,42	9,76	9,94	10,28	11,39	11,19
АО «Международный аэропорт Уфа»	11,73	11,52	12,17	15,31	17,18	17,33
ПАО «Аэропорт Кольцово»	70,83	71,57	71,59	67,45	66,91	66,79
ГУП «Аэропорт Оренбург»	3,70	3,96	3,48	4,25	4,51	4,69
Аэропорт «Курган»	0,99	1,21	1,11	1,12	н/д	н/д
Аэропорт Орск	1,04	0,69	0,48	0,28	н/д	н/д
Доля сегмента в целом на рынке РФ	4,05	3,78	3,83	3,45	3,59	3,37

(жителей Магнитогорска) в пользу аэропорта Челябинска.

Стратегии пространственного развития городов и муниципальных образований ориентированы на общие стратегические приоритеты развития РФ и на повышение конкурентоспособности региона (города, предприятия) [2, 4]. Стратегия городского округа Магнитогорска [4] предусматривает активное развитие транспортной инфраструктуры. В частности, в стратегии заложены мероприятия, которые могут существенно повлиять на перераспределение потоков потребителей услуг аэропортов:

а) разработка предложения по организации субсидируемых из областного бюджета Челябинской области регулярных внутренних рейсов по направлениям к крупнейшим транспортным хабам: Екатеринбург, Уфа, Санкт-Петербург;

б) повышение транспортной доступности Магнитогорской межрегиональной агломерации по железной дороге, в частности:

– разработка предложения по возобновлению движения скоростного поезда «Челябинск – Каргалы – Магнитогорск»;

– содействие разработке технико-экономического обоснования электрификации железнодорожной ветки «Магнитогорск – Сибай». Оказание содействия включению в Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. и Стратегию развития холдинга «РЖД»;

– улучшение транспортной связности города Магнитогорска железнодорожным транспортом с крупнейшими экономическими центрами – городами: Челябинском, Екатеринбургом, Тюменью, Пермью;

– развитие инфраструктуры автомобильного транспорта межрегионального и межмуниципального значения;

– содействие доведению автомобильной дороги «Челябинск-Магнитогорск» до нормативного состояния, формирование зон придорожного сервиса, кемпинга;

– реконструкция автодороги «Магнитогорск – Белорецк – Уфа» в рамках сотрудничества с Республикой Башкортостан;

– формирование транспортного коридора «Екатеринбург – Кыштым – Миасс – Магнитогорск – Орск» в рамках развития сотрудничества со Свердловской областью.

Отметим, что данные мероприятия в случае их успешной реализации приведут, с одной стороны, к перераспределению существующей структуры транспортного трафика, а с другой – будут способствовать росту пассажиро- и грузопотока в регионе.

Основой конкурентоспособности при выборе вариантов перемещений станут для потребителей следующие условия: удобство, комфорт, набор сопутствующих услуг, быстрые коммуникации с операторами транспортной инфраструктуры, комплексность оказания услуг, включая интеграцию операторов различных видов транспорта (например, приобретение транзитных проездных документов «автобус – поезд – самолет» с использованием принципа одного окна и др.), а также ценовые факторы.

Приведенный в данной статье алгоритм экономического анализа предприятия аэропортового комплекса, основанный на обобщении стратегических и тактических целей развития, позволил продемонстрировать особенности предприятий этой сферы, выявив их индикативную роль в оценке уровня социально-экономического развития территорий. Показана роль аэропортов в комплексном развитии межрегиональной транспортной инфраструктуры.

Выбранные стратегические перспективы развития крупных городов рассматриваемой агломерации и перечень программных мероприятий по комплексному развитию территорий свидетельствуют об активной динамике рынка востребованности транспортной отрасли. Результаты анализа динамических и структурных изменений межрегионального сегмента рынка авиаперевозок, в свою очередь, – индикаторы актуальных тенденций развития территорий.

Предложенная авторами схема анализа стратегических возможностей развития территорий через развитие межрегиональной инфраструктуры транспортных сетей отличается принципами согласованности и ком-

плексности, позволяет учесть стратегические цели преобразования муниципалитетов, социально-экономические, демографические и географические особенности территорий. Обоснованная схема анализа предприятий аэропортового комплекса может быть применена при разработке отраслевых стратегий развития инфраструктуры как муниципальных образований, так и территориальных агломераций. Приведенный анализ межрегионального сегмента рынка авиаперевозок показывает возможности сохранения экономической устойчивости в период социально-экономических бифуркаций полифакторных негативных тенденций современного состояния мировой экономики.

### **Библиографический список**

1. *Исмагилова Л.А., Ситникова Л.В.* Концептуальная модель управления структурными преобразованиями интегрированной производственной системы // Управление экономикой: методы, модели, технологии: материалы XIV Междунар. науч. конф. Уфа, 2014.
2. Машиностроительный комплекс региона: диагностика, конкурентоспособность, стратегические приоритеты (на примере Республики Башкортостан) / Л.А. Исмагилова [и др.]. М., 2016.
3. Объемы перевозок через аэропорты России. URL: <https://favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/>
4. Стратегия социально-экономического развития города Магнитогорска на период до 2035 г. (утв. Решением Магнитогорского городского собрания депутатов № 169 от 27.11.2018 г.). URL: <https://www.magnitogorsk.ru/content/ekonomika-i-finansy/upravlenie-ekonomiki-i-investitsiy/glavnaya-8/ekonomika-goroda/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya>
5. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – сентябрь 2019 г. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/7/10301>
6. Федеральная служба государственной статистики. Основные итоги работы транспорта URL: <https://www.gks.ru/folder/23455?print=1>
7. Федеральная служба государственной статистики. Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 г. и в среднем за 2019 год. URL: <https://www.gks.ru/folder/12781?print=1>