

НЕСОВЕРШЕНСТВО СИСТЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ, ИХ ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЯ

Смирнова Д.А.¹

Студент,

Пермская государственная фармацевтическая академия,

Пермь, Россия

Аннотация

В данной статье рассматривается проблема малого количества аэропортов в России. В качестве исследовательской задачи автором была определена попытка оценить причины такого небольшого количества аэропортов и аэродромов. Прослеживается сравнение площадей территорий и количество аэропортов разных стран: Россия, Канада, США, Германия, Япония. На основании сравнения выяснилось, что в самой большой стране всего 159 аэропортов. Значительное внимание уделяется анализу стоимости, времени в пути и траектории полета от Перми до разных городов РФ (Киров, Воронеж, Владивосток, Москва, Санкт-Петербург, Симферополь). Основное содержание исследования составляет анализ стоимости билетов в России, а также приводится сравнение с США. Автором проводится оценка расстояния и подбора направлений рейсов в США относительно километражу между городами России. Подводится итог статьи необходимостью привлечения государства к решению данной проблемы и выработки комплексной стратегии развития авиационной транспортной инфраструктуры.

¹ *Научный руководитель – Валеев Т.Н., старший преподаватель кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин, Пермская государственная фармацевтическая академия, Пермь, Россия*

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Ключевые слова: Россия, аэропорты, аэродромы, стоимость билета, рейс, перелеты, государство, направление, города, Пермь.

***IMPERFECTION OF THE PASSENGER AIR TRANSPORTATION SYSTEM IN
THE RUSSIAN FEDERATION, THEIR CAUSES AND CONSEQUENCES***

Smirnova D.A.

Student,

Perm state pharmaceutical Academy,

Perm, Russia

Annotation

This article discusses the problem of a small number of airports in Russia. As a research task, the author determined an attempt to assess the reasons for such a small number of airports and airfields. The comparison of the areas of territories and the number of airports in different countries is traced: Russia, Canada, the USA, Germany, Japan. Based on the comparison, it turned out that there are only 159 airports in the largest country. Considerable attention is paid to the analysis of the cost, travel time and flight path from Perm to different cities of the Russian Federation (Kirov, Voronezh, Vladivostok, Moscow, St. Petersburg, Simferopol). The main content of the study is an analysis of the cost of tickets in Russia, as well as a comparison with the United States. The author evaluates the distance and selection of flight destinations in the United States relative to the mileage between Russian cities. The article summarizes the need to involve the state in solving this problem and developing a comprehensive strategy for the development of aviation transport infrastructure.

Keyword: Russia, airports, airfields, ticket price, flight, flights, state, direction, cities, Perm.

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Россия занимает первое место по площади территории среди всех стран мира, однако по развитости инфраструктуры она значительно отстает от других государств. При этом самым быстрым средством перемещения пассажиров является аэрофлот. Однако в Российской Федерации число аэропортов составляет всего 159. Мы считаем, что для такой огромной территории эта цифра значительно мала. Из-за большой территории в РФ аэропорты выгоднее содержать, чем автомобильные дороги. Дело не только в расстоянии, но и в погодных условиях: в России 16 климатических зон, и обеспечивать автомагистрали в холодных широтах довольно сложно и невыгодно. В нашей статье мы попытаемся предположить, почему же в самом крупном государстве земного шара так мало аэропортов и аэродромов, а также проведем сравнение с другой крупной державой.

Одна из проблем, отраженных в нашей статье, является проблема нехватки аэропортов. В Российской Федерации их количество составляет 159, а площадь страны – 17 125 191 км². А теперь сравним с другими государствами и составим таблицу 1. Для сравнения мы выбрали 4 страны: Канада, Соединенные Штаты Америки, Германия и Япония. Стоит сказать, что данные о количестве аэропортов и аэродромов варьируются в разных источниках информации.

Таблица 1 – Сравнение площади территории и количества аэропортов стран [1], [2]

Страна	РФ	Канада	США	Япония	Германия
Площадь страны, км ²	17 125 191	9 984 670	9 826 675	377 835	357 022
Количество аэропортов	159	542	2191	98	107

Из таблицы 1 мы видим, что Россия занимает 1 место по площади и отличается от США чуть ли не в 2 раза, однако количество аэропортов меньше в 13 раз. Так почему же в РФ так мало аэропортов относительно ее площади?

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Одна из причин такого малого количества аэропортов – нехватка средств.

По данным газеты «Известия», российским аэропортам, не имеющих федерального статуса, ежегодно не хватает около 75 млрд. руб. для соответствия требований безопасности полетов. Износ основных фондов воздушных гаваней достигает отметки 80%, средний уровень обеспечения производственными зданиями и сооружениями не превышает 60%. [3] Крупные инвесторы не хотят вкладываться в развитие небольших аэропортов, а госфинансирования не хватает для поддержания инфраструктуры. В докладе ассоциации «Аэропорт» отмечен рост госинвестиций на развитие аэродромной сети в 2 раза, создано 7 предприятий, которые обеспечивают развитие 81 аэропорта местных авиалиний. [3] Однако большинство аэропортов либо уже закрыты, либо находится на грани закрытия.

Генеральный директор ассоциации «Аэропорт» отмечает, что бюджетных средств выделяется миллиарды долларов, но они идут на ремонт взлетных полос крупных аэропортов, причем частных аэропортов. [4] Дело в том, что по законодательству аэродромы могут принадлежать частным лицам, а вот взлетные полосы – только государственные. И получается, что государство тратит деньги на ремонт и содержание полос частных компаний, а не государственных. Однако все больше аэропортов переходит государству, то есть обретают статус федеральных. Ограничение на передачу аэродромов в частные компании защитит государство от потери средств. [5]

Другая причина отсутствия аэропортов – низкая загруженность перелетов. Одна из основных задач решения проблемы – повышение их загруженности без затрат на реконструкцию. Возможно, стоит пускать прямые рейсы от отправной точки до конечной, без пересадок в крупных городах (Москва, Санкт-Петербург, Сочи). К примеру, из Перми до Кирова нет прямых рейсов. Остается открытым вопрос относительно цены билета. Директор Центра исследований постиндустриального общества предлагает такое

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

решение: государство будет дотировать цену, начиная с 50-70% и установив график сокращения дотации с третьего или пятого года функционирования маршрута до нуля в течение 10-12 лет. За это время возникнет эффект масштаба, снизятся издержки, и люди привыкнут летать напрямую, а не через Москву и Санкт-Петербург. [5]

Еще очень острая проблема стоит с нехваткой аэродромов в отдаленных зауральских регионах (Восточная Сибирь и Дальний Восток). Состояние северных аэропортов в Якутии и Магаданской области оставляет желать лучшего. «Воздушные ворота в 31 населённом пункте изношены и не соответствуют современным требованиям, и денег на их реконструкцию выделяется недостаточно», - пишет гендиректор «Аэропорты Севера». Проблема становится более острой не только из-за нехватки денег госбюджета, но и из-за погодных условий: взлётно-посадочные полосы (ВПП) нескольких малых аэропортов в Якутии размывает по несколько раз в год — из-за дождей или паводка: грунтовые ВПП боятся воды. Люди негодуют от того, что им дорого обходится перелёт на вертолёте в Якутск, чтобы улететь в отпуска, или на то, что после отдыха не могут вернуться обратно домой. [7] Можно предложить постройку даже примитивных аэродромов с минимальной инфраструктурой и дешевыми взлетными полосами. [5]

При открытии прямых сообщений между городами, как уже было сказано выше, увеличится скорость пассажиропотока, и можно будет привлекать частный капитал. Для региональных перевозок нужно модернизировать имеющиеся аэродромы по мере роста пассажиропотока, и за счет привлечения инвестиций строить новые аэродромы и аэропорты.

Как сказано выше, большинство прямых рейсов между городами и регионами отсутствуют. Известно, что полет с пересадкой намного дороже и дольше по времени, чем прямой. Для того, чтобы показать стоимость перелета, приведем данные нескольких направлений от города Перми для составления

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»
аналитической таблицы, которые выбраны на 23 августа 2021 г., 1 пассажир,
эконом. Для этого составим таблицу 2.

Таблица 2 – Стоимость и время в пути перелета от Перми до конечной точки
(авторская разработка)

Направление	Название авиакомпании	Рейс	Время в пути	Стоимость, руб.		
				Без багажа, без возврата	10 кг багажа, без возврата	23 кг багажа, с возвратом, обмен со сбором
Пермь - Киров	Победа	пересадка в Москве	6ч 40м	6 732	-	-
	Победа	пересадка в Санкт-Петербурге	7ч 50м	-	13 289	-
Пермь - Воронеж	Аэрофлот, Россия	пересадка в Москве	7ч 5м	8 388	-	11 148
	S7 Airlines	пересадка в Москве	4ч 20м	12 274	-	14 676
	Аэрофлот, Россия	пересадка в Сочи, пересадка в Москве	11ч 55м	27 645	-	32 898
Пермь - Владивосток	Аэрофлот, Аврора	пересадка в Москве, пересадка в Красноярске	1д 1ч	32 114	-	38 482
	Смартавия, Уральские авиалинии	пересадка в Санкт-Петербурге	18ч 35м	38 549	-	-
Пермь - Санкт-Петербург	Смартавия	прямой	2ч 30м	4 977	-	8 296
	Победа	пересадка в Москве	8ч 30м	4 998	6 562	-
	Аэрофлот	пересадка в Сочи, пересадка в Москве	11ч 20м	26 977	-	31 842
Пермь-Москва	Победа	прямой	2ч 10м	2 872	4 499	-
	Россия, Аэрофлот	пересадка в Санкт-Петербурге	11ч 50м	11 362	-	13 162
Пермь - Симферополь	Уральские авиалинии	прямой	3ч 15м	-	6 123	7 541
	Аэрофлот	пересадка в	9ч 50м	10 330	-	13 043

Итак, из таблицы 2 мы видим, что без пересадок можно добраться только до городов федерального назначения и Симферополя. Для некоторых людей это существенная проблема. Во все остальные города можно попасть только с пересадками. Естественно, что цена билета с пересадкой существенно выше, что можно наблюдать по таблице 2. Также можно заметить, что на стоянках воздушный лайнер находится долгий период времени.

В нашей статье мы хотим показать сравнение цен на перелеты в Российской Федерации и США. Для этого мы взяли данные из таблицы 2 (направление, стоимость билета, рейс и время в пути) по России и данные по перелетам в США. Направление в США мы выбрали примерно одинаковое по километражу направлений России с погрешностью 30-130 км. Известно, что заработная плата в США выше, чем в России: номинальная зарплата архитектора в США – 13 500 \$, в России – 1100 \$, а реальная заработная плата – 10 847,25 \$, а в РФ – 957 \$. [10] В таблице 3 мы отразим сравнение между странами и попытаемся выяснить, почему в РФ такие дорогие перелеты относительно США.

Таблица 3 – Сравнение перелета между городами в России и США (авторская разработка)

Направление	Километраж (по прямой), км	Цена билета, руб.	Рейс	Время в пути
Пермь - Киров	392	6 732	пересадка в Москве	6ч 40м
		13 289	пересадка в Санкт-Петербурге	7ч 50м
Хьюстон - Даллас	362	12 313	прямой	1ч 14м
		12 323	прямой	1ч 24м
Пермь - Воронеж	1293	8 388	пересадка в Москве	7ч 5м
		27 645	пересадка в Сочи, пересадка в Москве	11ч 55м

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Джонсборо - Вашингтон	1253	14 649	пересадка в Сент-Луис, пересадка в Орlando	1д 16ч
		14 958	пересадка в Сент-Луис	8ч 1м
Пермь - Владивосток	5284	32 114	пересадка в Москве, пересадка в Красноярске	1д 1ч
		38 549	пересадка в Санкт- Петербурге	18ч 35м
Вашингтон - Анкоридж	5410	23 490	пересадка в Чикаго	12ч 22м
		23 533	пересадка в Солт-Лейк- Сити	12ч 24м
Пермь – Санкт-Петербург	1491	4 977	прямой	2ч 30м
		26 977	пересадка в Сочи, пересадка в Москве	11ч 20м
Вашингтон - Майами	1488	10 332	прямой	2ч 40м
		10 873	пересадка в Шарлотте	4ч 57м
Пермь - Москва	1154	2 872	прямой	2ч 10м
		11 362	пересадка в Санкт- Петербурге	11ч 50м
Даллас - Чикаго	1291	9 002	прямой	1ч 21м
		9 019	пересадка в Манхэттене	6ч 6м
Пермь - Симферополь	2093	6 123	прямой	3ч 15м
		10 330	пересадка в Москве	9ч 50м
Сан-Диего - Хьюстон	2094	10 549	прямой	4ч 8м
		11 201	пересадка в Денвере	8ч 48м

Из таблицы 3 мы можем сделать вывод, что большинство рейсов в США – прямые. Также мы видим, что цены на перелеты в США ниже, чем в России, а также меньшее время ожидания при пересадках в других городах. Сравнивая направление Пермь – Воронеж и Джонсборо – Вашингтон, мы видим, что время в пути хоть и больше, однако цена билета в 2 раза меньше. По самому длинному направлению – Вашингтон – Анкоридж «выигрывает» как во временной, так и в ценовой категории направление Пермь – Владивосток, хотя отличаются на 126 км. То же самое можно сказать про направление Пермь –

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Москва и Даллас – Чикаго, однако билет в столицу РФ из Перми дешевле почти в 3 раза. Исходя из значений реальной заработной платы видно, что доступнее перелеты в США.

Одна из причин такого различия в цене между Россией и США – долгое нахождение на стоянках. В приоритете должна быть максимальная загрузка самолета и как можно меньшая по времени стоянка в аэропорту. Обращаясь к таблице 3, мы видим, что стоянка на рейсе Пермь – Москва (пересадка в Санкт-Петербурге) составляет 7 часов 55 минут, а время в аэропорту рейса Даллас – Чикаго (пересадка в Манхэттене) составляет 3 часа 34 минуты. Также большинство самолетов в США не имеют отсека для багажа, в тарифе предполагается только ручная кладь до 10 кг. И, если большинство пассажиров не имеет багажа, соответственно самолет загрузится быстрее. Также у некоторых европейских лоукостеров еще и мест в билетах нет, поэтому можно садиться на любое свободное место. [6] В России же за место у иллюминатора пассажиры доплачивают некую сумму, то есть билет стоит еще дороже.

Другая, самая главная причина, это большое количество аэропортов и аэродромов в США. У жителей этой страны есть возможность пользоваться не только дорогими аэропортами, но и дешевыми аэродромами. В РФ же выбор нескольких аэропортов есть только в столице, и по загруженности они занимают лидирующие места: Домодедово, Внуково, Шереметьево. Загруженность аэропортов высокая, а значит – высокая стоимость обслуживания, расходы на которое авиакомпания сократить не может.

Стоит отметить, что наличие аэропортов влияет и на инвестиционную привлекательность не только города, но и региона. В одной нашей статье мы показали, как инфраструктура влияет этот «параметр». [8] Аэропорт становится акционерным обществом, речь идет о переходе от государственного к частному сектору, что, соответственно, должно сопровождаться ростом доходов аэропорта через активную маркетинговую деятельность. Аэропорты являются

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

крупными инвесторами в инфраструктуры, инициаторами туризма и деловых поездок. Для конкретного района они являются гораздо более важным экономическим фактором, чем авиакомпания, так как аэропорт занимает независимое положение относительно партнеров и должен найти баланс между интересами инвесторов, а также некое равновесие между бизнесом и окружающей средой. [9]

Что касается решения проблемы, то здесь необходимо привлекать государство к решению данного вопроса. Необходимо создать нормативно-правовую базу или изменить нормативные требования к аэропортам местных воздушных линий, а также нужно увеличивать субсидии в данную сферу или привлекать инвесторов для увеличения вложений в реконструкцию или создание новых аэропортов и аэродромов. Мы считаем, что нужно выработать определенную комплексную стратегию развития авиационной транспортной инфраструктуры, проявляющейся в виде увеличения количества аэропортов и аэродромов, пассажиропотока, что приведет к увеличению экономического развития как отдельных регионов, так и всей страны.

Библиографический список

1. Аэропорты мира по странам. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://aeroportix.ru/strana> (дата обр. 4.08.2021)
2. Список государств и зависимых территорий по площади. – [Электронный ресурс]. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_государств_и_зависимых_территорий_по_п_лощади (дата обр. 8.08.2021)
3. Волобуев А. Не в деньгах шасси: малые аэропорты сочли небезопасными. – 25.06.2019. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://iz.ru/892210/aleksandr-volobuev/ne-v-dengakh-shassi-malye-aeroporty-sochli-nebezopasnymi> (дата обр. 10.08.2021)

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

4. Аракелян Е. Почему в огромной России аэропортов меньше, чем в Великобритании. // Комсомольская правда. – 16.11.2018. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kp.ru/daily/26908/3953844/> (дата обр. 10.08.2021)
5. Жандарова И. Аэродромы в РФ запретили передавать в частную собственность. – 07.05.2016. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://aviator.guru/blog/43059227069/Aerodromyi-v-RF-zapretili-peredavat-v-chastnuyu-sobstvennost> (дата обр. 12.08.2021)
6. Почему в России летать самолетами дороже, чем в Европе. // Комсомольская правда. – 22.01.2021. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kp.ru/daily/27081/4153003/> (дата обр. 15.08.2021)
7. Аэропортам Якутии и Колымы требуется реконструкция, но денег на нее нет. – 28.09.2018. — [Электронный ресурс]. – URL: <https://regnum.ru.turbopages.org/regnum.ru/s/news/2490730.html> (дата обр. 17.08.2021)
8. Смирнова Д.А. Влияние городской инфраструктуры на инвестиционную привлекательность города // Вектор экономики. 2021. № 7. – [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2021/7/regionaleconomy/Smirnova.pdf> (дата обр. 18.08.2021)
9. Роль аэропорта как системного элемента. – [Электронный ресурс]. – URL: https://studwood.ru/1647344/tehnika/rol_aeroporta_sistemnogo_elementa (дата обр. 18.08.2021)
10. Сравнительный анализ России и США. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://emigrating.ru/sravnitelnyj-analiz-rossii-i-ssha/#i> (дата обр. 19.08.2021)

Оригинальность 95%