

УДК 665:338

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА
НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Волкунасов С.А., магистрант, ВША, 1 курс

Щербина К. В., магистрант, ВША, 1 курс

Бородулина С. А., д.э.н., профессор

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова
г. Санкт-Петербург

В современном мире динамичного транспортного развития вопросы эффективности и устойчивости пассажироперевозок на воздушном транспорте становятся предметом глубокого анализа и осмысления. В России авиация играет особенно важную роль, так как она позволяет связать удаленные и отдаленные регионы страны, обеспечивая быструю доставку пассажиров и грузов. В связи с огромными географическими размерами нашей страны, проблемы обеспечения территориальной связности и транспортной доступности становятся крайне важными [5]. При этом Российская Федерация, обладая обширной территорией и разветвленной авиационной инфраструктурой, сталкивается с вызовами, связанными со снижением пассажиропотока в авиационной сфере. Актуальность данного исследования обусловлена не только глобальными тенденциями в авиационной индустрии, но и специфическими факторами, характерными России. Недостаточная конкурентоспособность воздушного транспорта, изменения в поведенческих предпочтениях пассажиров, а также воздействие внешних факторов, таких как пандемия и СВО, оказывают серьезное влияние на объемы пассажирских перевозок.

Современное снижение пассажиропотока на воздушном транспорте в РФ представляет собой серьезные вызовы, требующее глубокого анализа и поиска эффективных решений. Это явление оказывает существенное влияние на экономику, структуру транспортной системы и социальные аспекты обслуживания населения. Снижение объемов пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации – это важная проблема, обусловленная сочетанием экономических, геополитических и медицинских факторов. Экономическая неопределенность бросила тень на располагаемые доходы населения, что повлияло на их готовность участвовать в таких неосновных видах деятельности, как авиаперевозки [1]. Геополитическая напряженность еще больше усугубила ситуацию, создав атмосферу нестабильности, которая отбивает у потенциальных путешественников желание строить планы, связанные с авиаперевозками. Значительным катализатором снижения пассажиропотока, несомненно, является глобальное воздействие пандемии

COVID-19 и СВО, закрытие аэропортов юга России. Это привело к сокращению частоты полетов [2].

Пандемия не только повлияла на спрос, но и выявила уязвимые места авиационной отрасли. Согласно статистике, прямые авиационные маршруты существенно сократились за период с 1991 года до 2023 года между регионами России, а 83% пассажиропотока было переориентировано на аэропорты Московского авиаузла. Объем перевозок на местных авиалиниях составляет менее 3% от общего количества перевезенных пассажиров на внутренних линиях. Авиакомпании столкнулись с финансовыми трудностями, поскольку доходы резко упали, что вынудило их сократить пропускную способность и услуги. Зависимость от международных связей усилила восприимчивость отрасли к глобальным событиям, что сделало восстановление еще более сложным [4].

Методом фазовых кривых установлена зависимость важных для страны и отрасли показателей от показателя, характеризующего исследуемую проблему в динамике. Для анализа использованы статистические данные, представленные на официальном сайте Росстата, отчетах авиапредприятий и пр. Метод построения фазовых кривых предполагает графическое отражение точечных значений соответствующих показателей в определенной последовательности. Такая графика позволяет увидеть и выделить провалы и пики развития, что позволит впоследствии разрабатывать методы управления предприятиями отрасли в целом [3]. Последовательное отражение на осях X и Y значений анализируемых показателей [7] фиксирует циклы их развития, которые видны при наличии замкнутых контуров на фазовых кривых. На рис.1 видно, что зависимость ВДС на воздушном транспорте от объема пассажиропотока характеризуется полиномиальным трендом 2й степени, с коэффициентом детерминации равным 0,69.

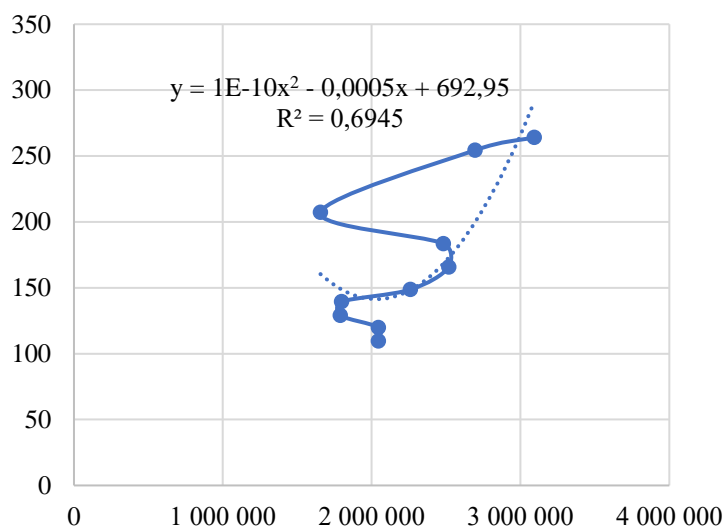


Рисунок 1 – Зависимость между ВДС на воздушном транспорте и значением пассажиропотока в фазовом пространстве и тренд исследуемой зависимости

Выполненное тем же методом исследование изменчивости пассажиропотока на воздушном транспорте РФ от количества внутренних воздушных трасс в РФ объяснено моделью, представленной на рис.2, с коэффициентом детерминации $R^2 = 0,3702$. Во время пандемии COVID-19 произошел значительный откат набора изучаемых показателей до наименьших значений за исследуемый период. Нестабильные условия внешней среды свидетельствуют о том, что полученные тренды не могут служить надежной основой для прогноза развития авиационной отрасли.

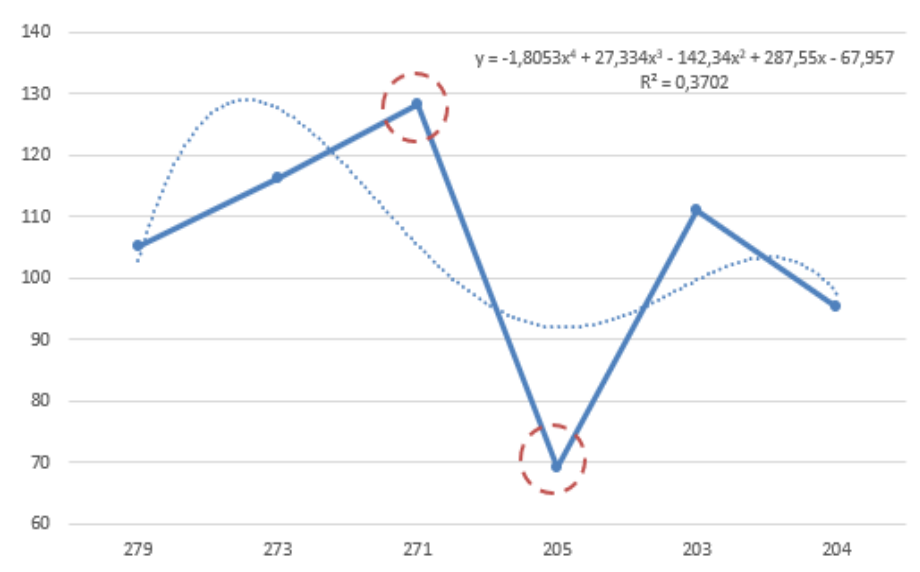


Рисунок 2 - Зависимость между авиационным пассажиропотоком и количеством внутренних воздушных трасс РФ

Фазовая кривая показателей «объем перевозок пассажиров на ВВЛ» и «количество воздушных трасс» имеет направленность справа налево. Наибольший откат в наименьшие значения характерен для периода пандемии 2020–2021 гг., он соответствует значениям 200 – 205 млрд. руб. ВДС на ВТ. Однако существующие тренды не являются оптимальной базой хорошего прогноза в нестабильных условиях внешней среды из-за высокой коррекции ситуации, вносимой внешними факторами. В связи с этим целесообразно выполнить анализ факторов и анализ внешней по отношению к изучаемой проблеме среды.

На рисунке 3 приведены результаты оценки уровня значимости факторов снижения пассажиропотока в РФ. Анализ выполнялся на основе отбора мнений экспертов о факторах недостаточного уровня развития внутренних авиаперевозок в РФ. В результате использования метода оценки значимости факторов, влияющих на исследуемую проблему, выделено особенно значимые факторы, среди которых невысокий платежеспособный спрос населения, недостаточное развитие внутреннего туризма.



Рисунок 3 – Диаграмма значимости факторов, %

В текущей геополитической обстановке появились новые возможности для увеличения авиационной мобильности населения внутри страны и в целом для роста воздушных перевозок на внутренних маршрутах. Однако существуют внутренние факторы, которые мешают развитию данного вида сообщений. Уровень авиационной мобильности населения остается критически низким. По статистике только около 5% жителей страны предпочитают воздушный транспорт [6]. Следует отметить, что более 60% доступной территории в России зависит от авиации, однако на такой территории отсутствует рынок, что делает ее непривлекательной для авиакомпаний, что позволяет другим видам транспорта забирать преимущества в данных регионах.

Отсутствие надежного авиасообщения в регионах создает трудности для обеспечения качества жизни населения, доступности регионов транспортной инфраструктуры и препятствует динамичному экономическому развитию страны. Каждый год количество внутренних международных рейсов увеличивается, большинство авиакомпаний преследуют цель повышения прибыли, порой игнорируя потребности пассажиров внутри страны, выбирая наиболее коммерчески привлекательные маршруты. В итоге, мобильность населения в России осуществляется преимущественно посредством смежных видов транспорта, таких как железнодорожный, автомобильный или морской, и даже несмотря на преимущества воздушного транспорта в скорости передвижений.

Для решения этой многогранной проблемы необходимы совместные усилия российского правительства и заинтересованных сторон авиационной отрасли. Необходимо разработать стратегии, направленные на восстановление доверия потребителей, стимулирование экономического роста и обеспечение безопасности и здоровья путешественников. Реализация эффективных мер по охране здоровья населения, оказание финансовой поддержки авиакомпаниям, испытывающим трудности, и создание благоприятных условий для восстановления экономики являются важнейшими компонентами возрождения пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации.

Список литературы:

1. Княжский А.Ю. Необходимость развития региональной авиации России [Электронный ресурс] – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/neobhodimost-razvitiya-regionalnoy-aviatsii-rossii>. Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.12.2023).
2. Лебедев Ф.Л. Состояние, проблемы и тенденции развития рынка авиаперевозок в России // Молодой ученый. — 2016. — № 13.1 (117.1). — С. 63-66.
3. Методы исследований в экономике: учебно-методическое пособие / Бородулина С.А., Пантина Т.А. — СПб.: ГУМРФ, 2017.
4. Минтранс Российской Федерации. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/>, свободный (дата обращения: 20.11.2023).
5. Филина В. Н. Стратегии развития рынка авиатранспортных услуг // Вопросы студенческой науки. – 2022. – № 4 (68), – С. 339.
6. Федеральное агентство воздушного транспорта. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://favt.gov.ru/>, свободный (дата обращения: 20.11.2023).
7. Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: ЕМИСС (fedstat.ru), свободный (дата обращения: 20.11.2023).