

**Хегай Юрий Александрович**

кандидат технических наук,  
доцент кафедры экономики и организации  
предприятий энергетического  
и транспортного комплексов  
Сибирского федерального университета

**Рындина Ксения Сергеевна**

студент 4-го курса  
Сибирского федерального университета

**Бобровский Григорий Викторович**

студент 5-го курса  
Сибирского федерального университета

## **ПРОБЛЕМЫ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ**

---

### **Аннотация:**

*В статье анализируется состояние авиационной отрасли в условиях современной отечественной экономики. Сложная геополитическая ситуация обусловила стагнацию экономики страны, что прямым образом отразилось на состоянии российских авиакомпаний. В числе наиболее важных причин следует назвать падение спроса на международные перелеты, связанное с нестабильностью национальной валюты, уменьшением количества туроператоров. Из-за сокращения пассажиропотока авиакомпании несут потери в размере 50–60 млн руб. в год. Улучшение положения авиаперевозчиков возможно благодаря строительству собственных воздушных судов, переоценке пассажиропотока и отмене убыточных рейсов, получению роялти за обслуживание воздушных судов международных компаний.*

### **Ключевые слова:**

*авиакомпания, пассажиропоток, международные перевозки, отрасль, национальная валюта, банки, прибыль.*

---

**Khegay Yury Aleksandrovich**

PhD in Technical Sciences,  
Assistant Professor, Department for Economics  
and Management of the Energetic  
and Transport Complexes Enterprises,  
Siberian Federal University

**Ryndina Ksenia Sergeevna**

Student,  
Siberian Federal University

**Bobrovskiy Grigoriy Viktorovich**

Student,  
Siberian Federal University

## **THE ISSUES OF THE AVIATION INDUSTRY IN THE CONTEMPORARY RUSSIA**

---

### **Summary:**

*The article reviews the state of the aviation industry in the contemporary economic conditions of the country. The complicated geopolitical situation had led to the stagnation of the domestic economy, which directly affected the state of Russian airlines. Among the most important causes there is falling demand for international flights due to the instability of the national currency, reduction of the number of tour operators. Because of the reduction in passenger traffic, the airlines suffer losses of 50–60 million rubles per year. Improvement of the situation of air carriers is possible by means of construction of own aircrafts, revaluation of passenger traffic and abolition of unprofitable flights, receiving royalties for servicing aircrafts of international companies.*

### **Keywords:**

*airline company, passenger traffic, international transportation, industry, national currency, banks, profit.*

---

Предыдущий год запомнился как взлетами, так и падениями в авиационной отрасли. К сожалению, последних было намного больше. Ущерб, нанесенный произошедшим спадом, негативно отразился на всей экономике страны.

Рост негативной тенденции на геополитическом уровне способствует стагнации российской экономики, что, как в зеркале, отражается на авиаперевозках.

До начала конфликта России с Америкой и странами Евросоюза, до введения этими странами экономических и политических запретов с целью ограничения развития отечественной экономики авиакомпании совершали регулярные рейсы и чартерные пассажирские перевозки. Маршрутная сетка авиаперевозчиков распространялась не только по территории России, но и в направлении Европы, Азии, Африки, Америки, то есть была раскинута по всему миру.

Вновь вводимые запреты заставляют перевозчиков изменять направления полетов, оги-  
бать воздушное пространство Украины. Кроме этого, резко упал спрос на перелеты на Украину и  
обратно из-за крайне тяжелого положения в стране. Все это наносит авиационной отрасли ущерб  
в размере 50–60 млн руб. в год [1].

Крупные авиакомпании, такие как «Аэрофлот», «Трансаэро», S7 Airlines и «ЮТэйр», в ос-  
новном получают доход от осуществления международных перевозок. Однако во второй поло-

вине 2014 г. началась черная полоса для туристических фирм – основных заказчиков авиаперевозчиков. Уменьшение количества туристических операторов негативно отразилось на прибыли тех и других. Пассажиропоток уменьшается сразу по нескольким причинам.

Во-первых, резкое сокращение количества туристических компаний непроизвольно вызвало у потребителей рост недоверия к ним.

Во-вторых, девальвация национальной валюты заставила путешественников внимательнее относиться к стоимости отдыха. Зачастую они стараются сэкономить на перелетах. Данная тенденция способствует уменьшению международных перевозок и росту внутренних. Внутренние перевозки всегда были убыточны, а значит, не привлекательны для перевозчиков.

На уменьшение пассажиропотока в международном направлении в большей степени влияет стоимость национальной валюты. Из-за нестабильности рубля потребители отказываются рисковать и отдыхать за границей. Снижение стоимости рубля также связано с международной политикой, которую ведет Россия. Вновь вводимые экономические и политические запреты отрицательно сказываются на желании граждан выезжать в другие страны.

С другой стороны, происходит рост пассажиропотока на внутренних перевозках. Основным направлением отдыха для граждан стал юг России, то есть олимпийский город Сочи, Кавказские Минеральные Воды. Данный выбор связан с экономической и политической ситуацией в стране и за рубежом.

Перевозчики не могут решить данную проблему, постоянно увеличивая стоимость перелетов, ведь в таком случае компании потеряют большую часть потребителей, что повлечет их скорое банкротство. В связи с этим авиакомпании вынуждены удерживать стоимость авиабилетов на прежнем уровне, чтобы получаемый денежный поток позволял погашать краткосрочные и долгосрочные обязательства компании.

Складывающаяся ситуация является причиной возникновения еще одной проблемы для авиаперевозчиков. Уменьшающийся пассажиропоток в международном направлении снижает доходы компаний, что не позволяет своевременно выплачивать обязательства перед кредиторами. Растущие долги заставляют авиаперевозчиков прибегать к снижению затрат. Так, «Аэрофлот» отказался от прямых перелетов в Торонто, так как это направление не приносило прибыли.

Авиакомпании вынуждены привлекать заемные денежные средства для осуществления перевозок, что увеличивает затраты. По причине непогашения обязательств перед кредиторами компании принимают решения о приостановке своей деятельности. Авиакомпания «Ак Барс Аэро» приняла решение приостановить свою деятельность в связи с ухудшением основных производственных показателей, нестабильным финансовым положением [2]. Эта авиакомпания прекратит осуществление перевозок до конца марта. К этому времени руководство авиакомпании надеется найти выход из сложившейся ситуации в связи с изменением расписания полетов с зимнего на летнее.

Банки вынуждены подавать иски в суд на авиаперевозчиков. Согласно данным информационного агентства России «ТАСС», осенью 2014 г. банк ВТБ выиграл два иска о взыскании с «ВИМ-Авиа» задолженности в размере более 2,72 млн долл. США [3].

В настоящее время банки затрудняют процесс рефинансирования кредитов, то есть у кредитора отсутствует возможность реоформировать кредит в другом банке на более выгодных условиях.

Еще одной проблемой авиаперевозчиков является резкое увеличение издержек на лизинг и обслуживание авиатранспорта. Так как перевозчики осуществляют покупку воздушных судов у таких компаний, как Boeing или Airbus, лизинг фиксируется в валюте, которая в последнее время резко подорожала по отношению к рублю, следствием чего стало удорожание лизинга.

На сегодняшний день руководство компании Boeing готово пойти навстречу отечественным авиаперевозчикам, предоставив возможность отложить поставки самолетов, понимая всю сложность ситуации на российском рынке авиаперелетов. Однако авиаперевозчики должны сами проявить инициативу по решению данного вопроса.

Российские перевозчики пытаются сократить расходы по обслуживанию перевозок, но пока никто не подал прошение о возможности отложить поставки самолетов. Это свидетельствует о том, что компании надеются самостоятельно справиться со сложившейся ситуацией.

Строительство собственных воздушных судов позволит отечественным авиаперевозчикам снизить расходы, связанные с их содержанием и закупкой нового подвижного состава. Правительство России стремится к этому, о чем свидетельствует прошедшая в сентябре прошлого года международная конференция по развитию региональных авиаперевозок «Региональная авиация России и СНГ – 2014». На конференции прозвучал доклад заместителя директора департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли РФ Сергея Фоминых, в котором были отражены предпринимаемые со стороны промышленности шаги по обеспечению

производства в России авиационной техники для региональной авиации, а также для авиации общего назначения [4].

Рост затрат на обслуживание происходит за счет низкой стоимости эталонной марки нефти Brent, что вызывает рост стоимости как авиатоплива, так и других видов горюче-смазочных материалов. Как следствие, происходит резкое увеличение статьи затрат компаний на топливо и смазочные материалы.

Для поддержания отрасли государство вынуждено выдавать авиакомпаниям государственные гарантии, субсидии и оказывать другие виды финансовой поддержки. В противном случае возрастут цены на внутренние перевозки и международные рейсы, что отрицательно скажется на спросе и конкуренции в отрасли.

Помимо государственной поддержки отрасли позволяет сдерживать стоимость авиабилетов на том же уровне высокая конкуренция на рынке. В случае удорожания стоимости перелета перевозчики будут вынуждены закрываться по причине снижения прибыли.

Существует еще один способ поддержания отрасли. Авиакомпании могут получать роялти, так называемые транзитные выплаты других зарубежных компаний за обслуживание воздушных судов. Таким образом, отечественные компании имеют возможность получать денежные средства, не осуществляя перелетов и обслуживая самолеты зарубежных компаний, выполняющих международные перевозки. Как следствие, произойдет уменьшение затрат и увеличение доходов, что отразится на росте прибыли.

Авиакомпании могут произвести переоценку пассажиропотока, что позволит уменьшить количество рейсов на тех или иных направлениях перевозок. Это поможет эффективно использовать подвижной состав и снизить затраты. Однако некоторые направления являются стратегически важными для страны по той причине, что только на воздушном транспорте можно добраться до некоторых территорий РФ.

Таким образом, ухудшение основных производственных показателей и финансового состояния авиакомпаний напрямую зависит от состояния национальной валюты и стоимости бивалютной корзины. Возможно, растущее взаимодействие России и Китая изменит положение отрасли на рынке авиаперевозок и позволит компаниям погасить обязательства перед кредиторами.

#### **Ссылки:**

1. Михайлов С. Крутое пике – 2014 [Электронный ресурс] // Газета.ru. 2014. 30 дек. URL: <http://www.gazeta.ru/business/2014/12/30/6364713.shtml> (дата обращения: 08.02.2015).
2. Росавиация приостановила полеты «Ак Барс Аэро» по инициативе авиакомпании [Электронный ресурс] // ТАСС. 2015. 14 янв. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/1695799> (дата обращения: 08.02.2015).
3. ВТБ подал в арбитражный суд Москвы заявление о признании банкротом «ВИМ-Авиа» [Электронный ресурс] // ТАСС. 2015. 22 янв. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/1714892> (дата обращения: 08.02.2015).
4. Международная конференция по развитию региональных авиаперевозок «Региональная авиация России и СНГ – 2014» [Электронный ресурс] // Центр стратегических разработок в гражданской авиации. 2014. 29 сент. URL: <http://aviacenter.org/news?view=26130406> (дата обращения: 08.02.2015).

#### **References:**

5. Mikhailov, S 2014, 'Steep dive – 2014', *Gazeta.ru*, 30 December, retrieved 08 February 2015, <<http://www.gazeta.ru/business/2014/12/30/6364713.shtml>>.
6. 'Rosaviation suspended flights "Ak Bars Aero" on the initiative of airlines' 2015, *TASS*, January 14, retrieved 08 February 2015, <<http://itar-tass.com/ekonomika/1695799>>.
7. 'VTB filed in the Moscow Arbitration Court an application for bankruptcy "VIM-Avia"' 2015, *TASS*, January 22, retrieved 08 February 2015, <<http://itar-tass.com/ekonomika/1714892>>.
8. 'International Conference on the development of regional air transport "Regional Aviation in Russia and CIS - 2014"' 2014, *Center for Strategic Studies in civil aviation*, Sep. 29, retrieved 08 February 2015, <<http://aviacenter.org/news?view=26130406>>.