

Оценка конкурентоспособности отечественной авиационной техники на современном рынке пассажирских перевозок

Я.А. Железнов

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия

Обоснование. Повышение значения показателя авиационной подвижности населения является одной из приоритетных задач Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года. При уровне показателя в 0,74 авиаперелетов, совершаемых одним жителем страны в год, тенденцию на его рост могут задать такие факторы, как уменьшение стоимости перевозки для конечного потребителя и расширение маршрутной сети. В свою очередь введение новых маршрутов для авиакомпаний означает не только получение доходов, но и дополнительные издержки, напрямую зависящие от используемого типа воздушных судов.

Цель — определение экономически эффективного типа воздушных судов для перевозки пассажиров между Приволжским и Сибирским федеральными округами.

Методы. В настоящей работе используется методика определения себестоимости рейса, основанная на «Методических рекомендациях по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний» 1999 г. При этом учитываются действующая нормативно-правовая база, технические и экономические характеристики отечественных и зарубежных типов воздушных судов, отчетные показатели деятельности авиакомпании «Аэрофлот — российские авиалинии» [1].

Результаты. В ходе исследования был проанализирован уровень авиационной связности Приволжского федерального округа на примере аэропортов Самары, Казани и Уфы. Были определены наиболее распространенные типы воздушных судов, использующиеся на внутренних и международных рейсах [2–4].

На примере связи Приволжского и Сибирского федеральных округов был проанализирован рынок коммерческих перевозок. Было определено, что количество рейсов, которое отправлялось в Сибирский федеральный округ за период с 10 по 16 марта 2025 г. равнялось 68 единицам, что составило всего 10 % от общего числа рейсов. На данный момент на направлениях между округами выполняют перевозки 11 авиакомпаний, а сообщение характеризуется низкой частотностью рейсов по большинству направлений. Исключением являются направления между аэропортами Уфы, Казани, Самары и Новосибирском, где рейсы выполняются ежедневно. Среди общего количества рейсов на трех направлениях рейсы выполняются по код-шеринговым соглашениям. Наиболее распространены перевозки с использованием самолетов А-319, А-320 и В-737.

На примере введения в маршрутную сеть нового направления для авиакомпании «Аэрофлот — российские авиалинии» был произведен расчет себестоимости рейса по направлению Самара — Иркутск — Самара для трех типов воздушных судов: В-747-800, А-320-214, МС-21-310 (рис. 1).

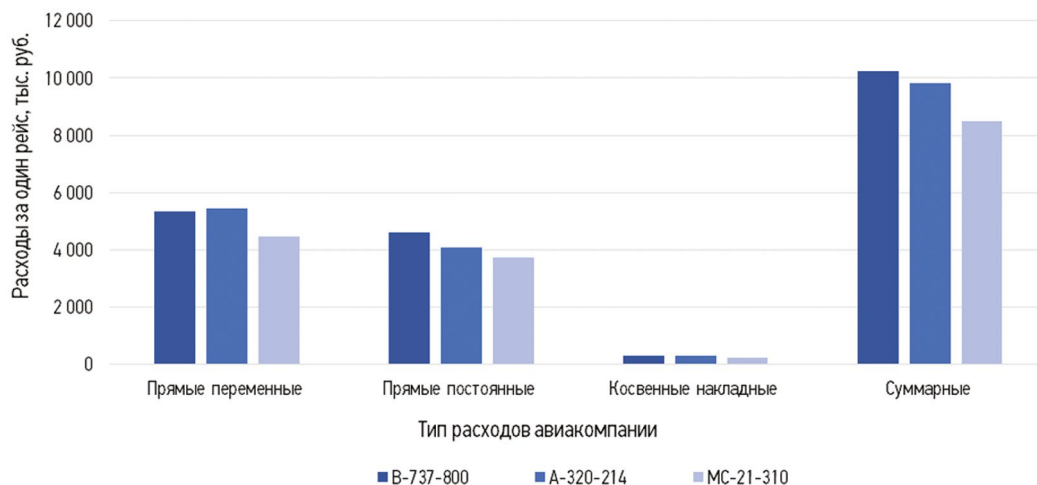


Рис. 1. Распределение расходов при выполнении рейса Самара — Иркутск — Самара

При анализе долей расходов было определено, что свыше 50 % всех затрат на выполнение рейса отводится на расходы, связанные с авиационными горюче-смазочными материалами и выплатами на лизинг или амортизацию воздушных судов. Наименьшая величина авиационной составляющей затрат на выполнение рейса наблюдается у МС-21-310. Однако на настоящий момент по данному современному типу самолета не завершены сертификационные испытания, отсутствует серийное производство, а также отсутствует квалифицированный авиационный персонал, что свидетельствует о некоторой доли условности в проведенных расчетах.

Выводы. Был определен наиболее экономичный из рассматриваемых тип воздушных судов в составе флота авиакомпании «Аэрофлот — российские авиалинии» для выполнения коммерческих перевозок на направлении Самара — Иркутск. Использование самолетов А-320-214 обеспечит наименьшие авиационные издержки.

Ключевые слова: увеличение авиационной подвижности населения; определение себестоимости рейса; эксплуатация воздушного транспорта.

Список литературы

1. aeroflot.ru [Электронный ресурс]. Официальный сайт «Аэрофлот — российские авиалинии». Режим доступа: <https://www.aeroflot.ru>
Дата обращения: 10.05.2025.
2. kuf.aero [Электронный ресурс]. Официальный сайт «Международный аэропорт «Курумоч». Режим доступа: <https://kuf.aero/>
Дата обращения: 10.05.2025.
3. kazan.aero [Электронный ресурс]. Официальный сайт «Международный аэропорт «Казань». Режим доступа: <https://kazan.aero/>
Дата обращения: 10.05.2025.
4. airportufa.ru [Электронный ресурс]. Официальный сайт «Международный аэропорт «Уфа». Режим доступа: <https://www.airportufa.ru>
Дата обращения: 10.05.2025.

Сведения об авторе:

Ярослав Александрович Железнов — студент, группа 1326-230301D, институт авиационной и ракетно-космической техники; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия.
E-mail: zheleznovyaroslav1814@gmail.com

Сведения о научном руководителе:

Олег Александрович Немчинов — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры организации и управления перевозками на транспорте; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия.
E-mail: nemchinoff-samara@yandex.ru