

17-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ

КРЫЛЬЯ БУДУЩЕГО 2019



Проблемы взаимодействия между участниками авиационной отрасли и необходимость новой национальной парадигмы управления

**Рыкова Инна Николаевна,
д.э.н., руководитель Центра отраслевой экономики**

Основные векторы изменения мировой экономики: переход от глобализации к национальным интересам

- 1** После 10-летий космополитизма, игнорирования ответственности более удачливых и образованных перед страной, мир снова возвращается в парадигму формирования обществ, как национальных или территориальных образований конкурирующих друг с другом (государств). Среди государств **в выигрыше оказываются те, чьи субъекты способны договариваться о первичности долговременных национальных интересов перед краткосрочными выгодами отдельного субъекта** при понимании, что долгосрочные интересы субъекта будут защищены и принесут устойчивые преимущества данному субъекту в будущем
- 2** Главным базисом подобных договоренностей в рамках страны служит **доверие между субъектами и прогнозируемость поведения субъектов на разумном промежутке времени**
- 3** **Уровень доверия** между участниками авиационной индустрии страны: регулирующими и надзорными органами, промышленностью, перевозчиками, аэропортами и т.д. сегодня **находится на весьма низком уровне и показывает тенденцию к ухудшению**
- 4** Необходима **дискуссия о мерах по восстановлению доверия в индустрии, разработка плана по исправлению положения дел и его воплощение в жизнь**

Изменение мировой экономики за счет ухода от глобализации к национальному развитию происходит в результате совершенствования систем управления отраслями. **Российская авиационная отрасль функционирует на устаревших принципах управления и не может обеспечивать национальные интересы без последующего изменения.**

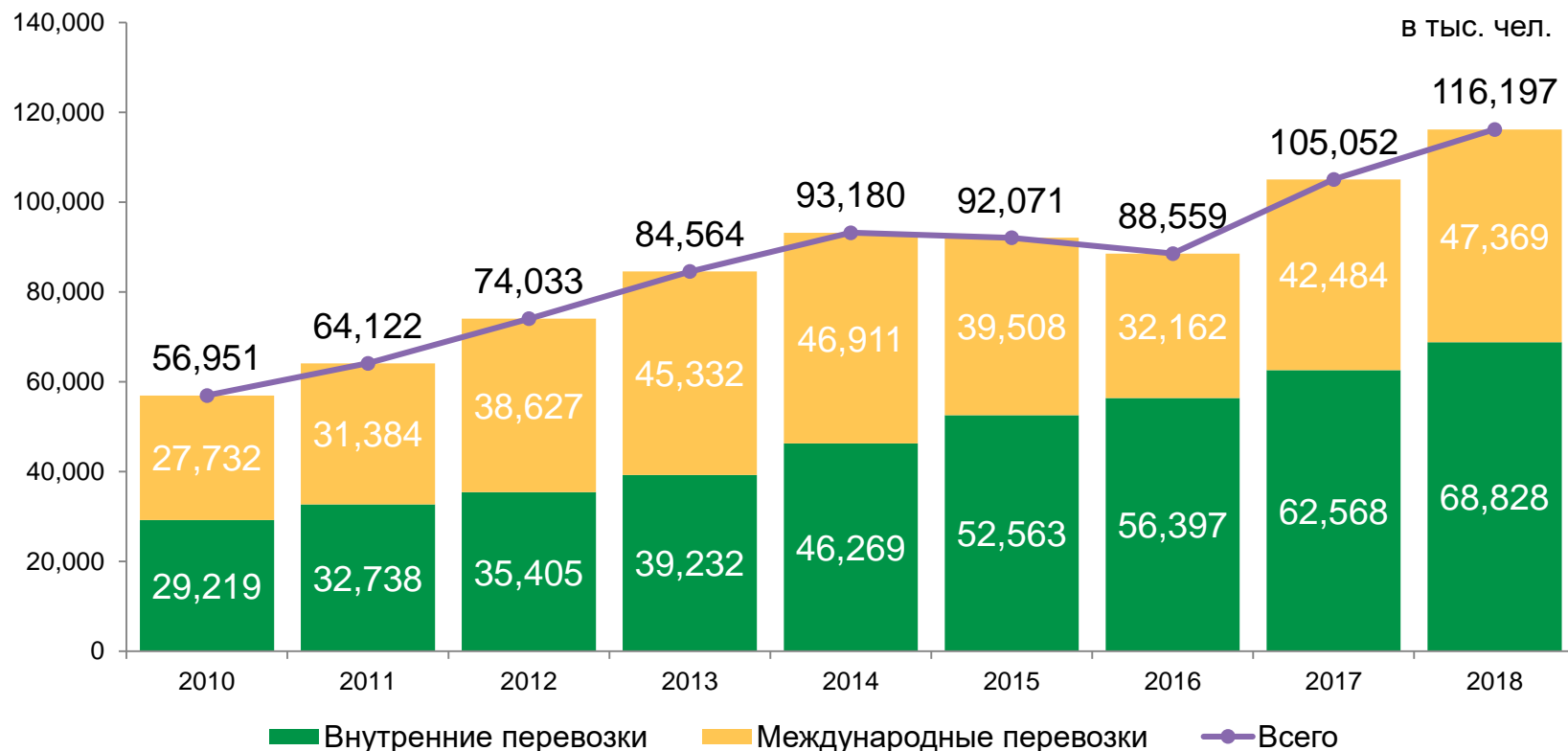
**ТРЕБУЕТСЯ НОВАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПАРАДИГМА УПРАВЛЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛЬЮ**

Мировой рынок авиаперевозок

	Количество вылетов (тыс.)					Количество перевезенных пассажиров (млн)					
	1970	2015	2017	2017/ 1970 гг. %	2017/ 2015 гг. %	1970	1980	2015	2017	2017/ 1970 гг. %	2017/ 2015 гг. %
США	5 099	9 499	9 639	189	101	163	295	798	849	288	106
Китай	-	3 616	4 359	-	121	-	3	436	551	-	126
Ирландия	29	718	904	3 117	126	1	2	116	154	7 700	133
Япония	277	956	1 036	374	108	16	45	114	124	276	109
Германия	143	967	943	659	98	6	13	117	117	900	100
Сингапур	28	182	213	761	117	1	4	34	38	950	112
Россия	-	767	816	-	106	-	-	77	89	-	116
Великобритания	442	1 104	1 210	274	110	16	26	132	152	585	115
Нидерланды	84	309	342	407	111	3	5	36	43	860	119
Турция	29	706	742	2 559	105	1	1	97	108	10 800	111
Франция	215	607	599	279	99	9	20	65	68	340	105
Канада	305	1 322	1 444	473	109	10	22	80	91	414	114
Италия	184	273	257	140	94	7	10	29	28	280	97
Испания	147	535	584	397	109	6	15	61	72	480	118
Бразилия	138	945	804	583	85	3	13	102	96	738	94

Источник: World Bank

Российский рынок авиаперевозок



Источник: Росавиация

Особенностью российского рынка гражданской авиации является рост пассажиропотока на фоне отставания развития инфраструктуры и оборудования аэропортов по сравнению с уровнем развития в международной гражданской авиации

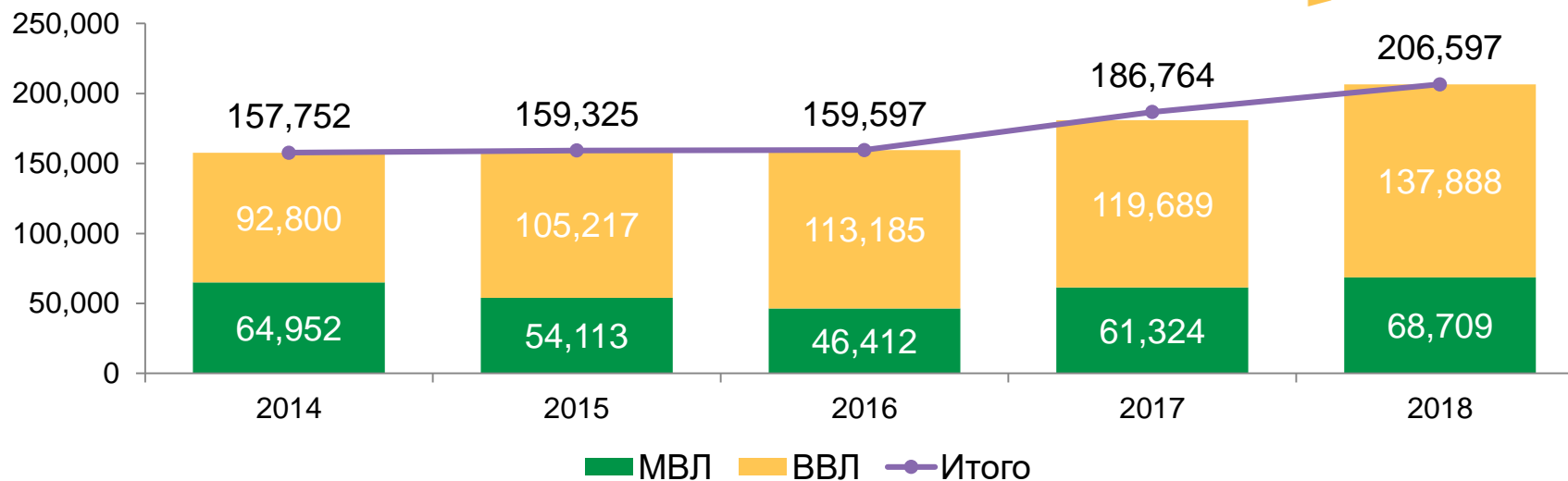
Обслуживание пассажиров в аэропортах России в разрезе федеральных округов

№ п/п	Название федерального округа	Численность населения, тыс. чел.	Количество аэропортов федерального значения	Обслуживание пассажиров, тыс. чел.					
				2016	в %	2017	в %	2018	в %
1	Северо-Западный	13 972	10	17 159	11,1	20 535	11,3	23 089	11,5
2	Центральный	39 379	14	77 111	50,0	90 135	49,7	98 849	49,2
3	Приволжский	29 397	17	10 508	6,8	13 311	7,3	15 325	7,6
4	Южный	16 455	8	18 303	11,9	19 994	11,0	22 124	11,0
5	Северо-Кавказский	9 866	7	3 896	2,5	4 680	2,6	5 344	2,7
6	Уральский	12 350	10	9 964	6,5	12 140	6,7	13 218	6,6
7	Сибирский	17 173	13	10 203	6,6	12 398	6,8	14 158	7,0
8	Дальневосточный	8 189	10	7 142	4,6	8 001	4,4	8 737	4,4
9	ИТОГО:	146 781,10	89	154 286	100	181 194	100	200 845	100

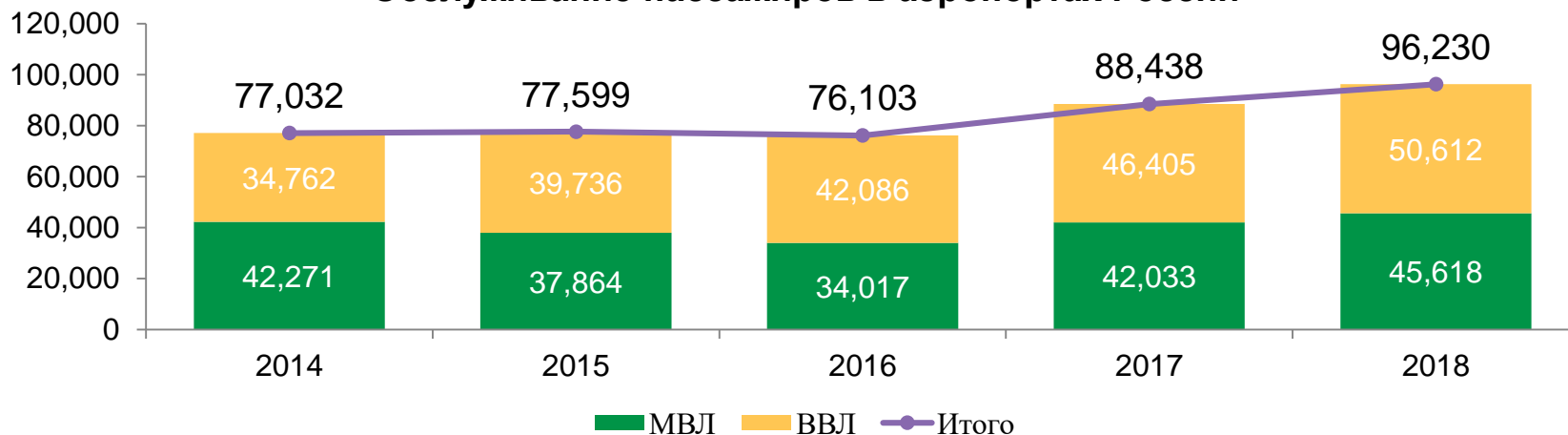
Источник: Росавиация, Росстат

Рост пассажиропотока произошел за счет магистральных авиалиний, в первую очередь международных. Одновременно с этим на рынке местных и региональных авиаперевозок наблюдается стагнация, несмотря на усиления мер государственной поддержки по ряду направлений

Обслуживание пассажиров в аэропортах России



Обслуживание пассажиров в аэропортах России



Обслуживание пассажиров в Московском авиационном узле

Примечание: обслуживание пассажиров (отправлено + прибыло) (человек)

Источник: Росавиация

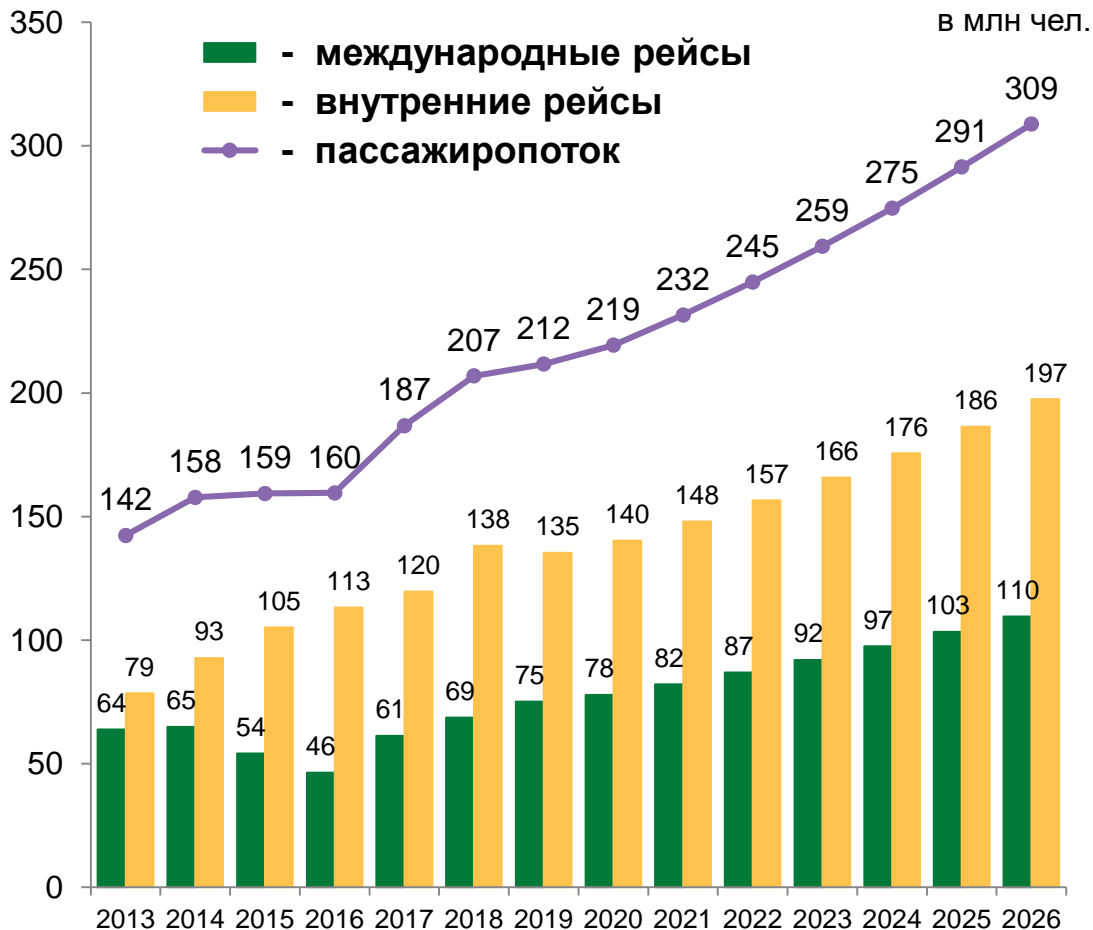
Обслуживание пассажиров в аэропортах России

№ п/п	Наименование аэропорта	Обслужено пассажиров, чел.	В %
1	Москва (Шереметьево)	45 348 150	21,9
2	Москва (Домодедово)	29 403 704	14,2
3	Москва (Внуково)	21 478 486	10,4
4	Санкт-Петербург (Пулково)	18 123 064	8,8
5	Сочи	6 343 869	3,1
6	Екатеринбург (Кольцово)	5 953 782	2,9
7	Новосибирск (Толмачево)	5 721 367	2,8
8	Краснодар (Пашковский)	4 160 053	2,0
9	Уфа	3 222 825	1,6
10	Самара (Курумоч)	3 056 610	1,5
11	Владивосток (Кневичи)	2 633 630	1,3
12	Красноярск (Емельяново)	2 517 298	1,2
13	Минеральные Воды	2 409 488	1,2
14	Иркутск	2 181 998	1,1
15	Калининград (Храброво)	2 149 413	1,0
16	Хабаровск (Новый)	2 134 476	1,0
17	Тюмень (Рощино)	1 978 979	1,0
18	Сургут	1 752 278	0,8
19	Челябинск (Баландино)	1 640 535	0,8
20	Пермь (Большое Савино)	1 519 617	0,7
21	Обслужено пассажиров в 20 аэропортах	163 729 622	79,1
22	Обслужено пассажиров в 48 аэропортах не входящих 20-ку	20 459 256	9,9
23	Обслужено пассажиров в 180 аэропортах не входящих 20-ку	22 685 954	11,0
24	ВСЕГО:	206 874 832	100,0

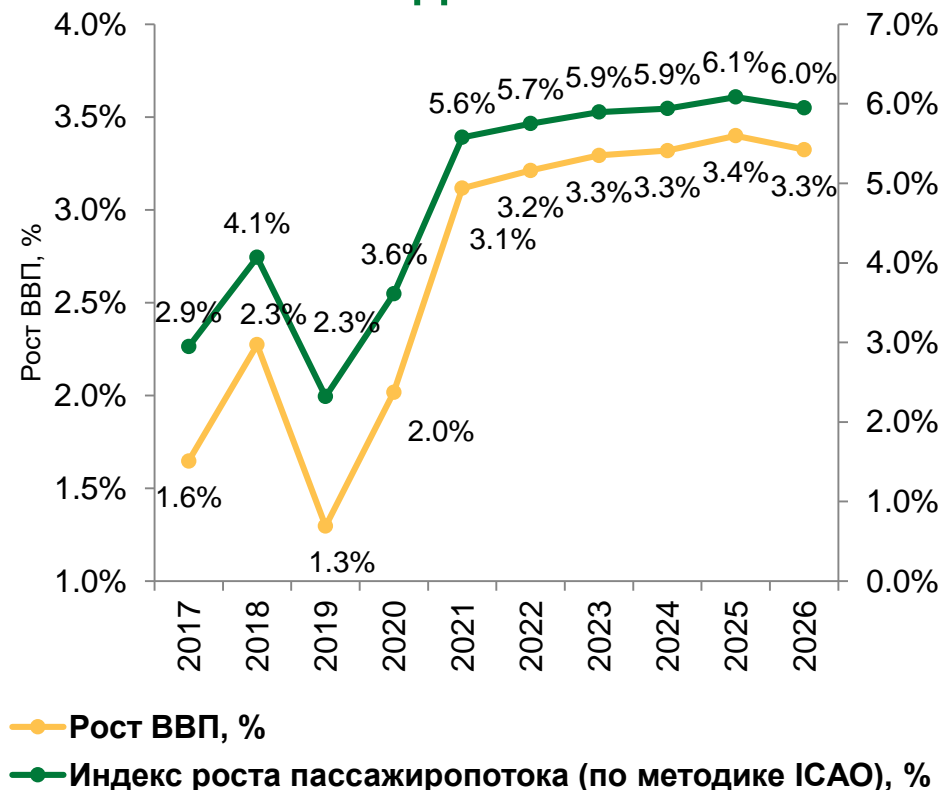
Источник: Росавиация

79,1% пассажиропотока приходится на 20 российских аэропортов

Прогноз пассажиропотока в России в 2019-2026 годы

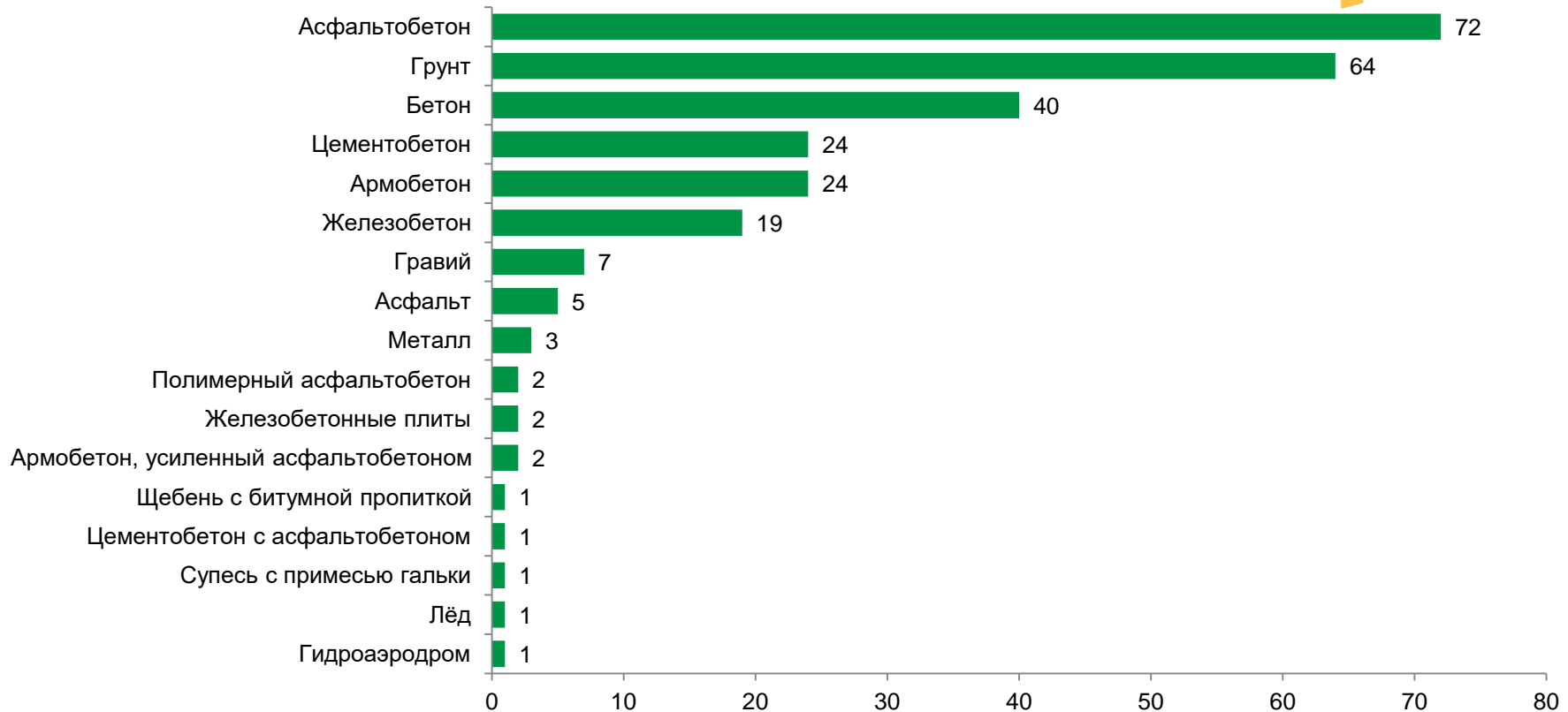


Связь ВВП и пассажиропотока по методике ICAO



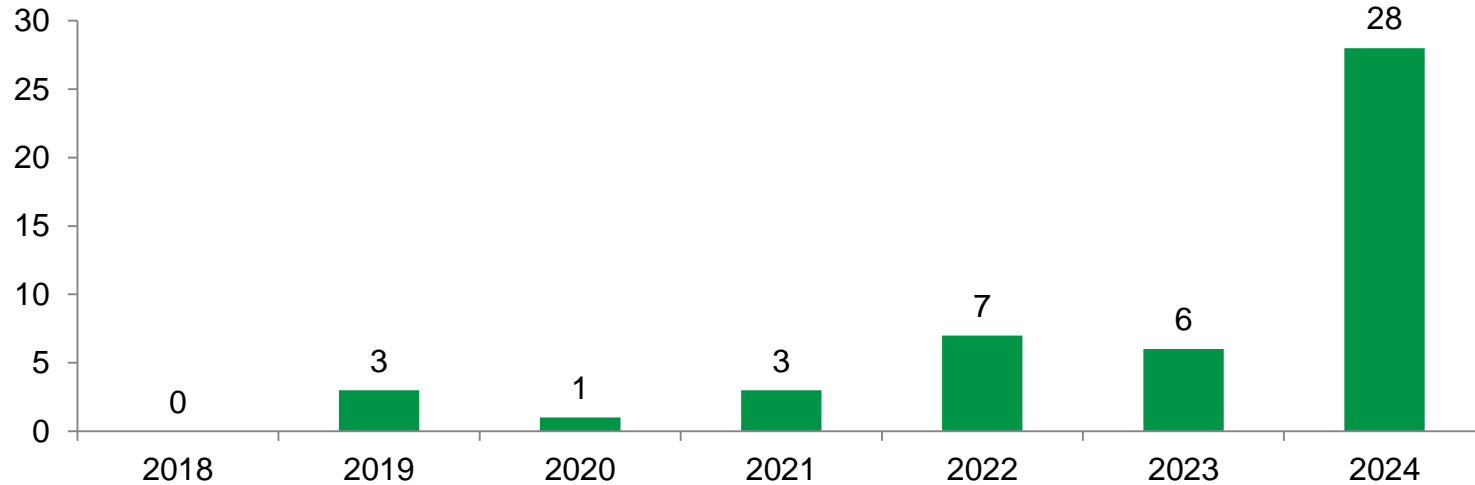
- **100 ед.** дохода, созданного воздушным транспортом, порождает дополнительный спрос в экономике на **469 ед.**
- **100 рабочих мест**, созданных в авиационной отрасли, приводит к созданию **717 рабочих мест** в других отраслях экономики

Распределение аэродромов Российской Федерации по типу покрытия ВПП



Анализ зарубежного опыта показывает, что во многих странах при большом количестве аэродромов, можно также отметить высокую долю аэродромов с грунтовым покрытием. Например, в США в удаленных и труднодоступных территориях активно применяются легкомоторные самолеты, которые используются в небольших населенных пунктах. Использование таких самолетов осуществляется на небольших грунтовых аэродромах, охватывающих порой не больше 10 домашних хозяйств. С другой стороны, грунтовые аэродромы должны быть заменены на искусственные покрытия в тех населенных пунктах, где имеется высокий потенциал роста пассажиропотока, поскольку для таких покрытий имеются серьезные ограничения по использованию средне- и дальнемагистральных воздушных судов, а также в целом зависимость от климата

Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»



Планируемое количество введенных в эксплуатацию взлетно-посадочных полос после реконструкции (строительства)

В рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» планируется до 2024 года ввести в эксплуатацию после реконструкции (строительства) еще 48 взлетно-посадочных полос

Однако федеральный проект содержит указание на реконструкцию (строительство) ВПП только в 5 субъектах РФ (Забайкальский край, Архангельская область, Вологодская область, Новгородская область, Ярославская область). На данные цели предусмотрено 20 315,83 млн руб. Всего на реализацию всей программы предусмотрено 272 002,29 млн руб. Учитывая опыт создания (реконструкции) ВПП в крупнейших аэропортах страны (Домодедово и Шереметьево), существует высокая вероятность увеличения сроков и стоимости создания (реконструкции) данных объектов в других субъектах РФ

Взаимодействие участников авиационной отрасли в России



Проблемы взаимодействия между участниками авиационной отрасли

Пассажиры – Авиакомпании

1. Претензии к высокой стоимости авиаперелетов
2. Недостаточное обновление авиапарка (безопасность)
3. Слабое развитие региональных авиалиний

Авиакомпании – Производители авиационной техники

1. Отсутствие конкурентоспособных отечественных самолетов
2. Высокие расходы на обслуживание российских самолетов по сравнению с зарубежными аналогами

Аэропорты – Обеспечивающие организации

1. Регулярное повышение тарифов для обеспечения деятельности аэропортов и авиакомпаний вне зависимости от рыночной конъюнктуры
2. Недостаточное качество оказываемых услуг

Авиакомпании – Авиакомпании

1. Отсутствие единой системы взаимодействия между различными авиакомпаниями для обеспечения потребностей пассажиров (например, в части единой системы оплаты (аналог «Тройка» московского метро) и обмена билетов)

Авиакомпании – Аэропорты

1. Высокие тарифы на аэропортовые услуги
2. Недостаточное развитие аэропортовой инфраструктуры
3. Отсутствие эффективного механизма распределения выгод от господдержки (обложение услуг НДС)

Пассажиры – Аэропорты

1. Претензии к высокой стоимости обслуживания в аэропортах
2. Отсутствие современной аэропортовой инфраструктуры и аэропортов на отдельных территориях

Производители авиационной техники – Обеспечивающие организации

1. Недостаточное качество оказываемых услуг
2. Отсутствие производства в стране отдельных комплектующих
3. Высокие издержки и отсутствие конкуренции

Органы власти – Обеспечивающие организации, Производители авиационной техники

1. **Обеспечивающие организации, Производители авиационной техники:**
 - требование господдержки, обеспечение гарантии спроса
2. **Органы власти:**
 - отсутствие объективных оснований для применения мер дополнительной господдержки, необходимость решения проблемы рынком

Органы власти – Авиакомпании, Аэропорты

1. **Авиакомпании и аэропорты:**
 - требование господдержки (компенсация роста цен на авиационный керосин, повышение коэффициента возмещения акциза)
2. **Органы власти:**
 - отсутствие объективных оснований для применения мер дополнительной господдержки, принятие мер с отложенным сроком вступления (например, возмещение НДС), необходимость решения проблемы рынком

Объективные проблемы организации внутренних воздушных перевозок

В России проблема организации внутренних воздушных перевозок для целей обеспечения связи с отдаленными территориями стоит наиболее остро в силу наличия следующих обстоятельств:

Большая территория с низкой плотностью населения

Средняя плотность населения по стране составляет 8,57 чел/км² (181 место в мире). При этом в таких регионах как Ямало-Ненецком АО, Камчатском крае, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Ненецкий АО и Чукотском АО плотность населения существенно ниже – менее 1 чел/км²

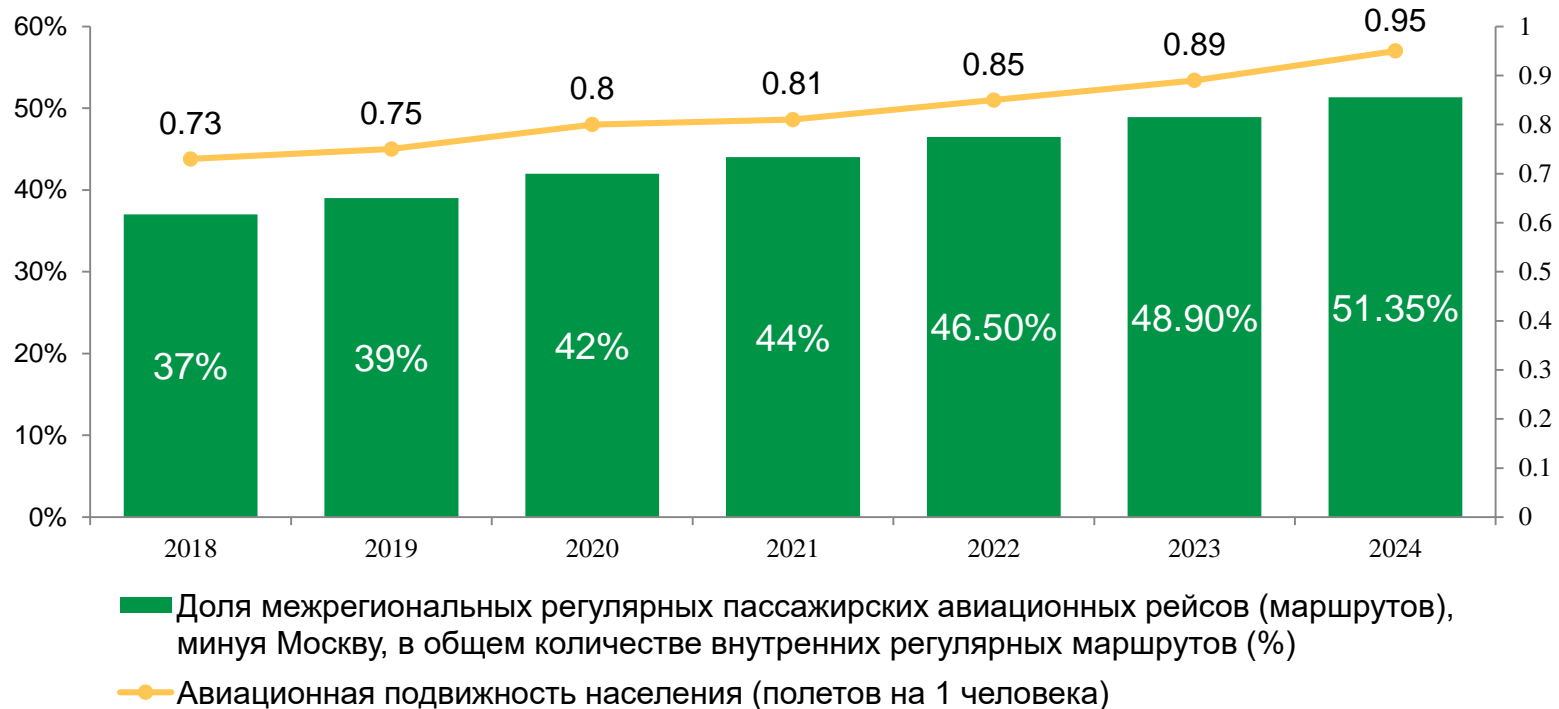
Суровые климатические условия

Например, в Республике Саха (Якутия), где более 40% территории находится за Северным полярным кругом, имеет место сезонная транспортная доступность, а с отдельными территориями обеспечение связи возможно только воздушным транспортом. Так, для обеспечения связи между населенными пунктами внутри региона действует 32 аэродрома. В целом на воздушный транспорт приходится 84% от общего объема перевозок

Низкая мобильность населения

Для населения России характерна низкая территориальная мобильность, в т.ч. с целью трудовой миграции, в сравнении с другими зарубежными странами, обладающими обширными территориями. Например, согласно данным Всемирного банка гражданин США в среднем меняет место жительства 13 раз, Великобритании – 7 раз, России только 2 раза. Низкая территориальная мобильность соответственно негативно отражается на уровне авиационной подвижности населения. По итогам 2018 года значение показателя составило всего 0,79 полета на 1 человека. При этом к 2024 году планируется доведение уровня авиационной подвижности до 0,95 полета на 1 человека, оставаясь при этом ниже достигнутых достижений ряда развитых стран, но выше уровня стран СНГ

Целевые показатели по формированию региональной воздушной сети



Целевые показатели по формированию региональной воздушной сети в результате предоставления субсидий из федерального бюджета организация воздушного транспорта

Результаты проверки Счетной палаты эффективности господдержки в 2016 году

1. Отсутствие ожидаемых целевых количественных показателей по увеличению объема перевозок на внутренних линиях
2. Отсутствие законодательно установленных понятий «региональные перевозки» и «формирование региональной маршрутной сети»
3. Отсутствие критериев по формированию региональной маршрутной сети
4. По части установленных населенных пунктов, расположенных в удаленных и труднодоступных районах, отсутствовали аэродромы и посадочные площадки (по итогам проверки, субсидируемые перевозки осуществлялись только в 11 населенных пунктах из 415)
5. Недостаточное использование самолетов отечественного производства на субсидируемых маршрутах (в 2014 году отечественные самолеты использовались на 32 маршрутах из 130 (25%), в 2015 году – на 49 маршрутах из 132 (37,9%)). Самолет Ан-140, применение которого тоже было предусмотрено правилами, при осуществлении субсидируемых маршрутов не использовался вовсе
6. Отсутствие согласованности в софинансировании субсидируемых маршрутов со стороны субъектов РФ (из предполагаемых к софинансированию 26 маршрутов по 19 авиакомпания получили отказ). В результате ситуация привела к несвоевременному освоению также средств федерального бюджета
7. Отсутствие надлежащего контроля со стороны Росавиации за соблюдением авиакомпаниями условий предоставления субсидий (4 авиакомпании нарушили сроки возврата субсидий, 3 компании не оплатили неустойку за нарушение сроков возврата бюджетных средств)

Часть замечаний Счетной палаты остаются актуальными в 2019 году

Субсидирование региональных перевозок

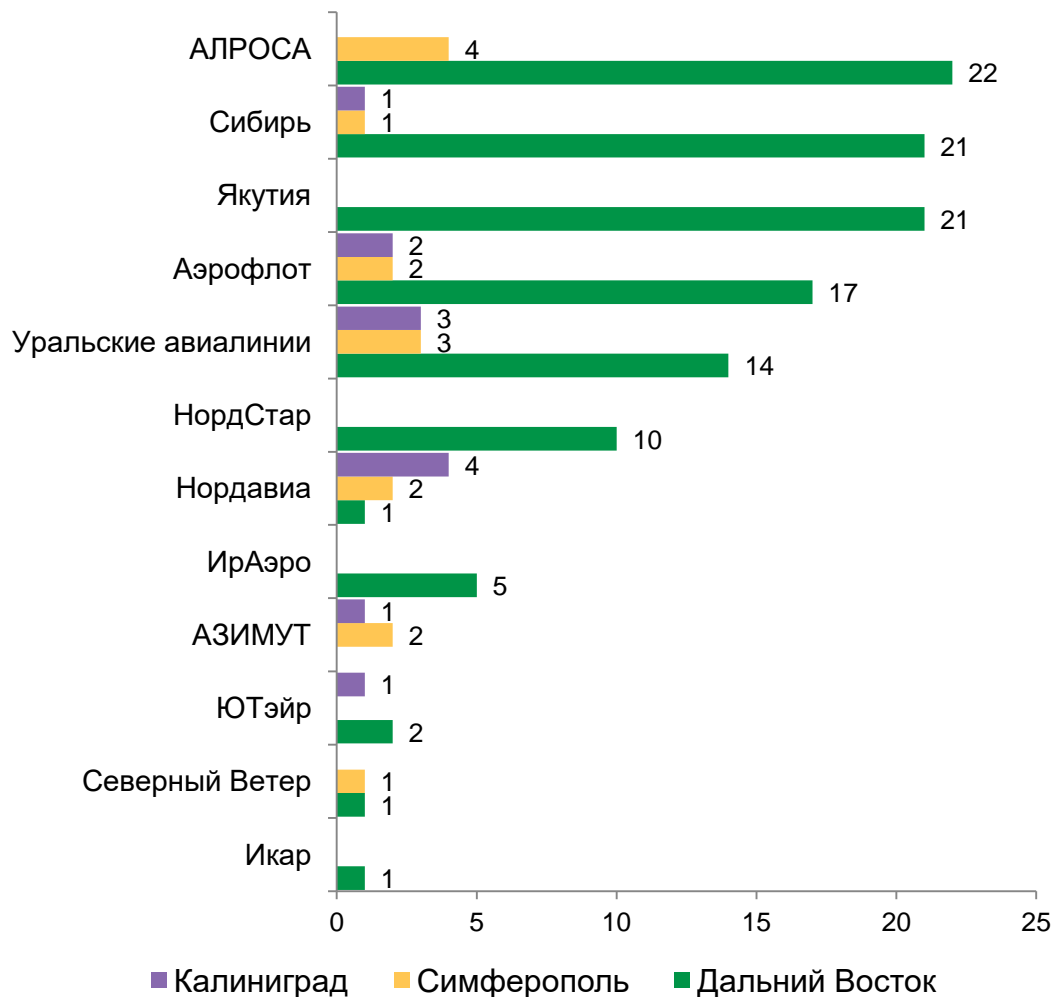
Сравнение порядка предоставления субсидий авиакомпаниям по обеспечению доступности воздушных перевозок населению

№ п/п	Критерий сравнения	Постановление Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242	Постановление Правительства РФ от 02.03.2018 № 215
1.	Тип воздушных перевозок	Региональные	Любые
2.	Право на приобретение билета по специальному тарифу	Все	Отдельные категории граждан РФ
3.	Софинансирование со стороны субъектов РФ	Да	Нет
4.	Орган власти, создающий комиссию по рассмотрению заявлений от авиакомпаний	Минтранс России	Росавиация
5.	Срок подачи заявлений от авиакомпаний	До 1 октября	До 1 декабря
6.	Порядок формирования маршрутов	Определение 6 очередей маршрутов по степени приоритетности включения в список	Определение 3-х групп маршрутов для распределения лимита бюджетных средств: 1-я группа – 75%; 2-я группа – 15%; 3-я группа – 10%.
7.	Определение маршрутов	Росавиацией на основании заявлений от авиакомпаний	Правительством РФ
8.	Показатели оценки эффективности субсидирования	Предусмотрены	Отсутствуют

Источник: составлено авторами

Авиакомпании, получающие субсидии из федерального бюджета

Постановление Правительства РФ от 02.03.2018 № 215



Постановление Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242

№ п/п	Наименование авиакомпании	Количество маршрутов
1	РусЛайн	43
2	ЮВТ АЭРО	36
3	Азимут	28
4	ЮТэйр	19
5	Сибирь	17
6	СИЛА	8
7	Ангара	8
8	Якутия	7
9	ИрАэро	6
10	НордСтар	5
11	Ямал	4
12	Северсталь	3
13	Оренбуржье	3
14	Аэросервис	2
15	ЗАО ЮТэйр (дочерняя компания ЮТэйр)	2
16	Костромское авиапредприятие	2
17	КрасАвиа	2
18	Хабаровские авиалинии	1
19	2-й Архангельский объединенный авиаотряд	1
20	Вологодское авиапредприятие	1

Приоритетность определения субсидируемых маршрутов

№ п/п	Номер очереди	Требование
1.	Первая очередь	Софинансирование со стороны субъекта РФ в размере более 60% от предельного размера субсидии
2.	Вторая очередь	Софинансирование со стороны субъекта РФ в размере не менее 50% от предельного размера субсидии
3.	Третья очередь	Готовность авиакомпании совершать воздушную перевозку при условии предоставления субсидии из федерального бюджета в размере не более 50% от предельного размера субсидии
4.	Четвертая очередь	1) Маршрут ранее был включен в перечень субсидируемых маршрутов 2) Среднее значение комплексного показателя эффективности субсидирования фактического пассажирооборота за период осуществления воздушных перевозок не превышало предельные значения комплексного показателя эффективности субсидирования фактического пассажирооборота
5.	Пятая очередь	В предыдущем периоде было выполнено не более 30 регулярных рейсов
6.	Шестая очередь	В предыдущем периоде было выполнено более 30 регулярных рейсов

Источник: составлено авторами

Механизм формирования субсидируемых маршрутов в России



Распределение субъектов РФ по выбранным размерам софинансирования маршрутов

№ п/п	Субъект РФ	61%	60,1%	60%	50%	36%	25%	ИТОГО
1	Республика Татарстан	1, 8 (по 30,5%)			9			18
2	Ростовская область	8, 1 (по 30,5%)						9
3	Челябинская область	3, 2 (по 30,5%)			3			8
4	Калужская область	6			1			7
5	Ханты-Мансийский АО	7						7
6	Волгоградская область	5, 1 (по 30,5%)						6
7	Самарская область	6 (по 30,5%)						6
8	Липецкая область	3	1		1			5
9	Тюменская область	5						5
10	Омская область	2, 2 (по 30,5%)						4
11	Республика Мордовия	1	1	1		1		4
12	Брянская область	3				1		3
13	Нижегородская область	1, 2 (по 30,5%)						3
14	Оренбургская область	3 (по 30,5%)						3
15	Пермский край	2 (по 30,5%)		1			1	3
16	Республика Башкортостан	2, 2 (по 30,5%)						3
17	Республика Калмыкия	3						3
18	ИТОГО:	75	2	2	6	2	1	97

Источник: составлено авторами

Воздушные суда, обеспечивающие воздушную перевозку пассажиров по субсидируемым маршрутам

№ п/п	Тип ВС	Количество маршрутов	Количество кресел	Страна производства
1	CRJ-100/200	43	50	Канада
2	CRJ-200	38	50	Канада
3	SSJ-100	30	93/100	Россия
4	ATR-72	11	70	Франция/Италия
5	Embraer-170	10	78	Бразилия
6	B-737-500	10	116	США
7	Ан-28/L-410	8	17	Украина/Чехия
8	L-410	7	17/19	Чехия
9	A320/Embraer-170	7	144/78, 158/78	Франция (Германия)/Бразилия
10	Ан-148	6	75	Украина
11	SSJ-100/Q-300/B 737-700/B 737-800	6	103	Россия/Канада/США
12	Ан-24	5	48	Украина
13	ATR-42	5	46	Франция/Италия
14	Ан-24/Ан-26	3	48	Украина
15	CRJ-100	3	100	Канада
16	Як-40	2	30/32	Россия
17	Ан-26	2	41	Украина
18	Q-300/Ан-24	1	50	Канада/Украина

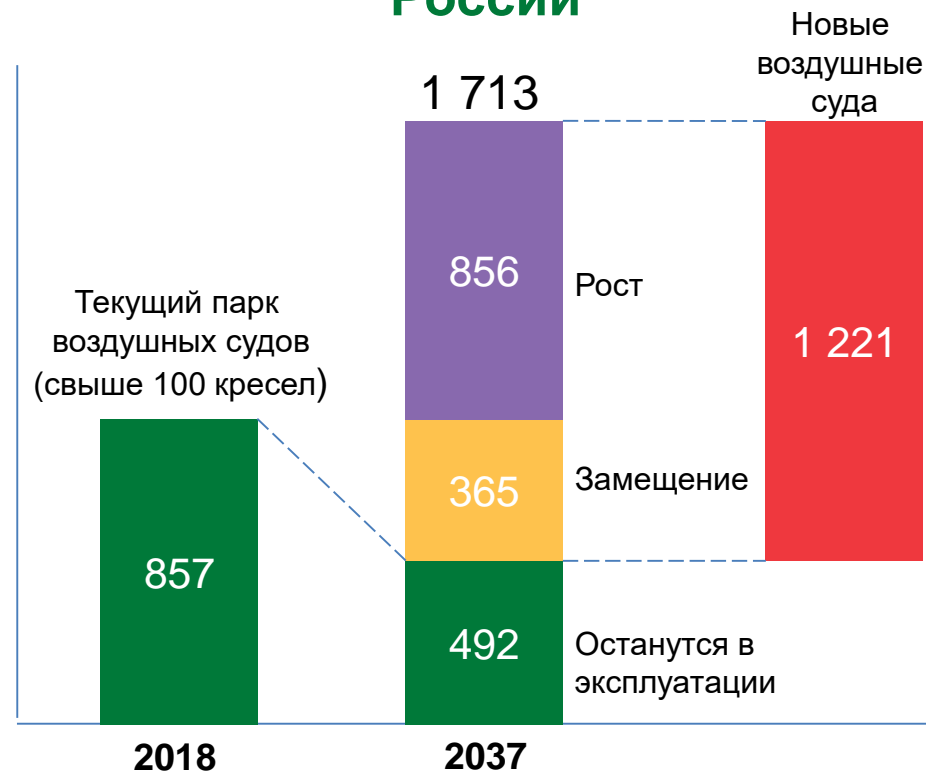
Из 18 типов воздушных судов только 2 типа являются отечественного производства (SSJ-100 и Як-40). Производство самолетов Як-40 завершилось еще в 1981 году. Согласно Приказу Росавиации от 28.12.2018 № 1144-П использование Як-40 предполагается на двух субсидируемых маршрутах «Санкт-Петербург – Вологда» (Вологодское авиапредприятие) и «Санкт-Петербург – Котлас» (Северсталь). Однако единственный Як-40 авиакомпании «Северсталь» был списан еще в 2017 году и в настоящее время не эксплуатируется

Россия на 6-м месте в мире по объему производства аэрокосмической промышленности

Место	Страна	Сумма, млрд \$	Доля в %
1	США	408,4	48,7%
2	Франция	69	8,2%
3	Китай	61,2	7,3%
4	Великобритания	48,8	5,8%
5	Германия	46,2	5,5%
6	Россия	27,1	3,2%
7	Канада	24	2,9%
8	Япония	21	2,5%
9	Испания	14,4	1,7%
10	Индия	11	1,3%
Итого 10 стран		731,1	87,2%
Остальные страны		838	100,0%

Источник: Teal Group, Aerodynamic Advisory (2017)

Прогноз спроса на самолеты в России

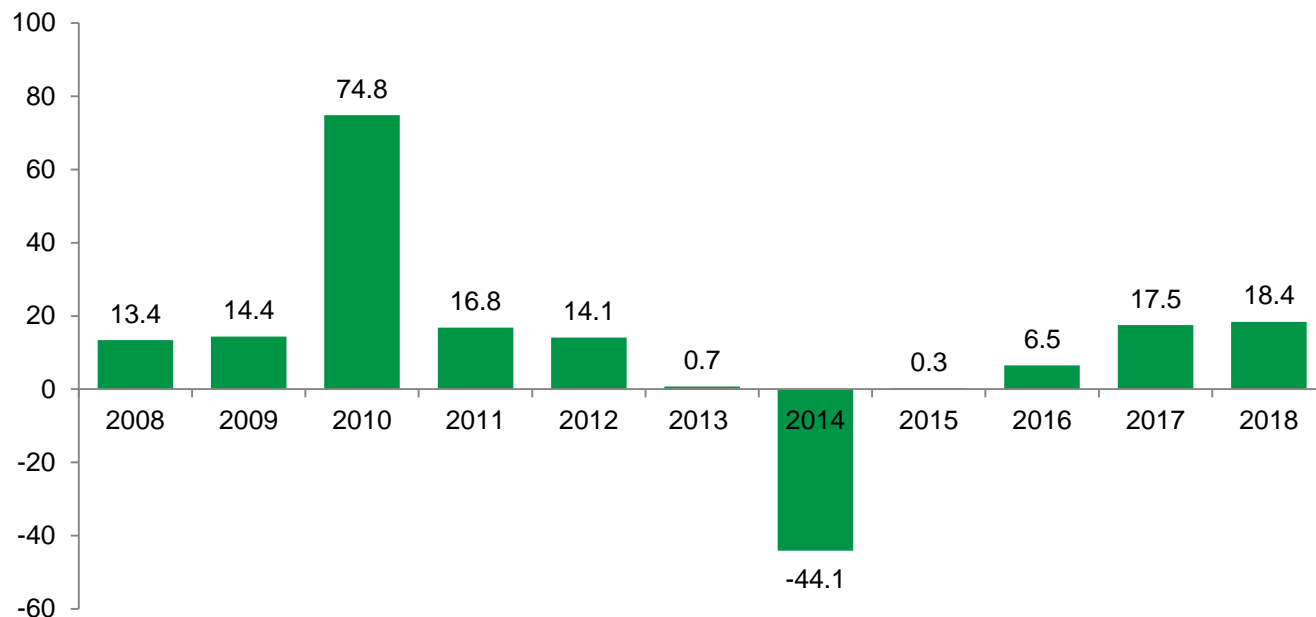


Оценочная стоимость обновления парка воздушных судов - \$175 млрд

Источник: Airbus GMF 2018

Эффективность применения льготных ставок НДС при осуществлении железнодорожных и воздушных пассажирских перевозок

Эффективность применения льготных ставок НДС на ж/д пассажирские перевозки



**Динамика чистой прибыли
 ОАО «РЖД» в 2008-2018 гг.,
 млрд рублей**

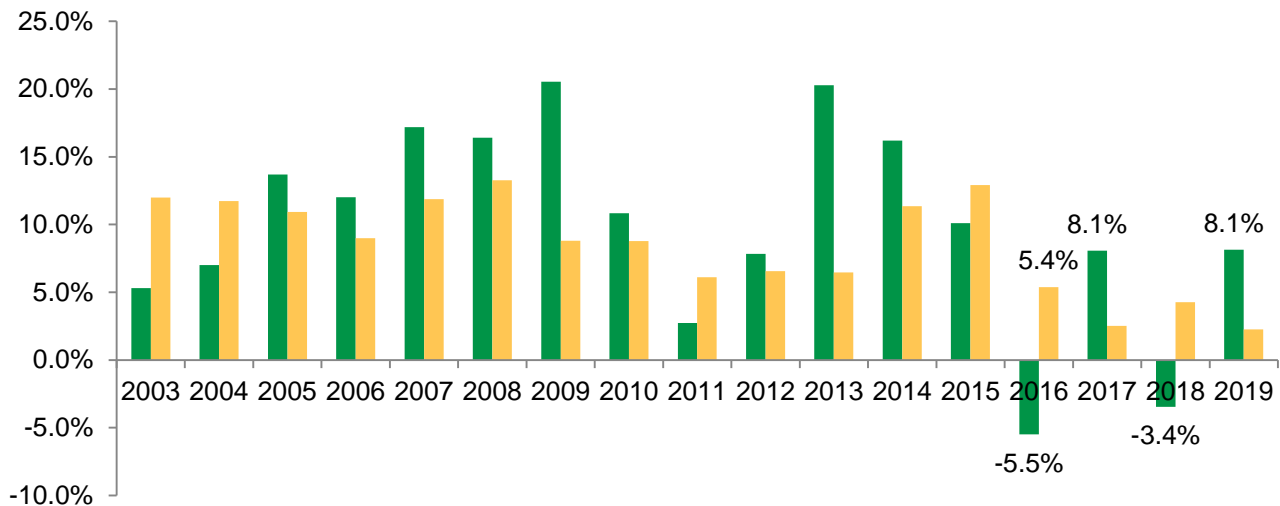
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Грузовые перевозки	124,3	91,9	140,1	69,9	71,9	60,6	57,6	66,5	93,7	106,8	122,3
Предоставление услуг локомотивной тяги	2,8	2,7	3	3	3,3	2,8	2,7	2,7	2,8	2,9	-
Предоставление услуг инфраструктуры	1,8	0,7	2,2	-15	-22,1	-20,6	-20,4	-9,2	-7,8	-1	-9
Пассажирские перевозки	-66,5	-52,3	-52,4	0,4	1,9	0,8	-0,6	-0,2	2,1	3,1	2,2
Доходы от прочих видов деятельности	4	7,2	18	14,5	12,6	15,2	19,1	23,8	26,4	28,2	25,2
ИТОГО:	66,4	50,2	110,9	72,8	67,6	58,8	58,4	83,6	117,2	140	140,7

**Финансовые результаты
 ОАО «РЖД» по
 направлениям**

Эффективность применения льготных ставок НДС на ж/д пассажирские перевозки

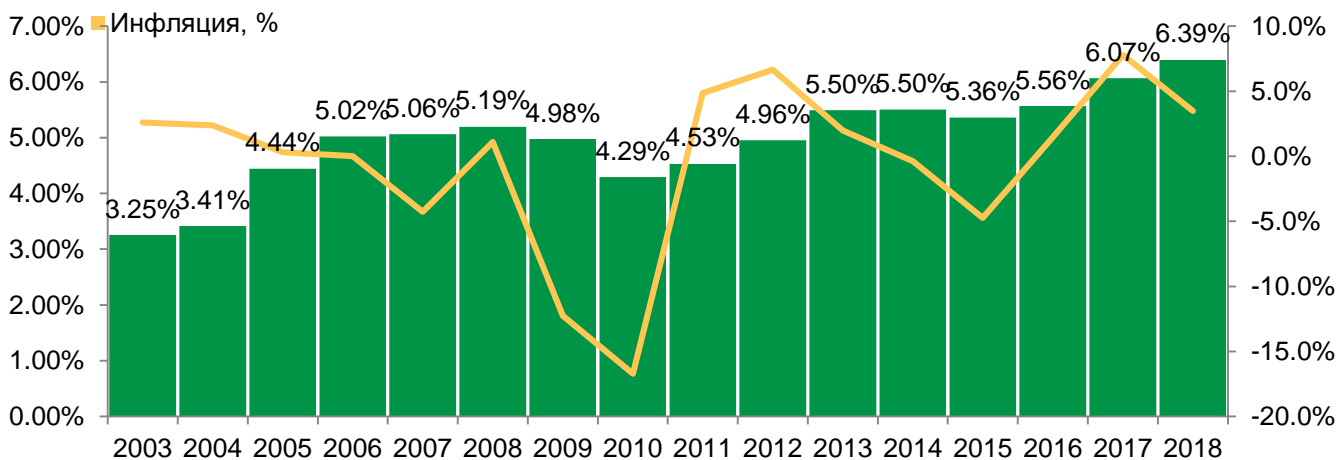


Изменение цены проезда в плацкартном вагоне скорого нефирменного поезда дальнего следования, в расчете на 100 км пути (в %)



■ Изменение цены проезда в плацкартном вагоне скорого нефирменного поезда дальнего следования, в расчете на 100 км пути

■ Инфляция, %



■ Доля ж/д перевозки пассажиров от всех видов транспорта

■ Динамика ж/д перевозки пассажиров

Динамика перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте (в %)

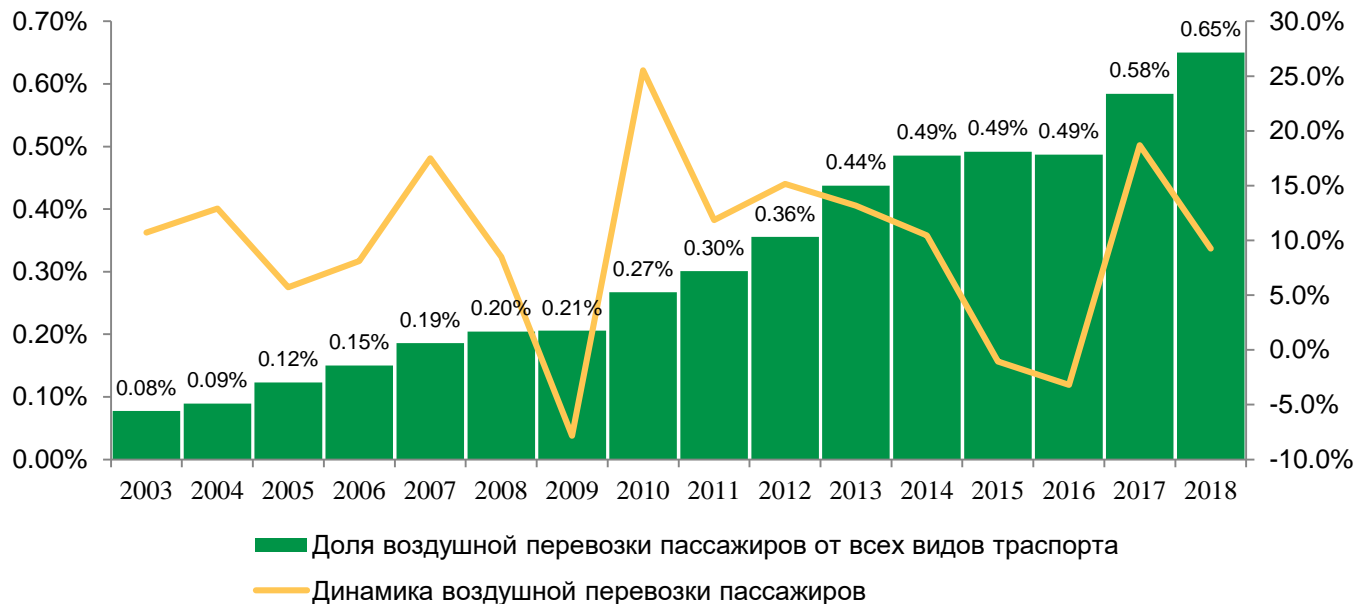
Изменение ставок НДС, применяемых к воздушным перевозкам в России по отдельным маршрутам

Маршрут	До 2014 года	После 2014 года			
	Ставка «18 %»	Ставка «0 %»	Ставка «10 %»	Ставка «18 %»	Ставка «20 %»
Республика Крым, Севастополь – Субъекты РФ		+(с 18.03.2014)			
Калининградская область – Субъекты РФ		+(с 01.01.2018)			
Субъекты РФ – Дальневосточный федеральный округ		+(с 06.08.2018)			
Субъекты РФ (за исключением Москвы и Московской области)		+(с 01.10.2019)			
Субъекты РФ	+		+(с 08.08.2015)	+(до 08.08.2015)	

Источник: составлено авторами

Результаты исследования показали различное влияние установления льготных ставок НДС по отраслям. В частности, в железнодорожных перевозках применение льготы позволило замедлить рост цен на перевозки и увеличить объем пассажирской перевозки. В авиационных перевозках таких эффектов по льготным маршрутам не наблюдалось. В целом практика применения господдержки в виде установления льготных ставок должна быть ограничена. Авиакомпаниям может оказываться господдержка по другим каналам

Эффективность применения льготных ставок НДС на воздушные пассажирские перевозки



Динамика перевозки пассажиров на воздушном транспорте (в %)

Направление	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2013
Российская Федерация	6,4	-37,1	9,3	0,1	9,9	10,3	-4,5	-3,5	0,5	12,1
Калининградская область	-6,1	-16,8	26,0	-2,6	-1,4	-5,7	13,8	16,1	1,1	24,2
Республика Крым	н/п	н/п	н/п	н/п	н/п	н/п	-0,9	19,8	22,4	н/п
Севастополь	н/п	н/п	н/п	н/п	н/п	н/п	136,3	-62,2	3,6	н/п
ДФО	-15,8	3,7	2,7	10,5	29,4	-3,2	-13,2	0,6	15,1	25,8

Динамика цен на полет в салоне экономического класса в расчете на 1000 км пути, %

- 1** В последнее время в мире **теряет свои позиции идея глобализации, и все большее значение приобретает идея национального развития.** Сектор гражданской авиации имеет существенное значение для развития российской экономики: развитая эффективно работающая транспортная инфраструктура, мобильность гражданского населения, хорошие межрегиональные связи
- 2** Исторически Россия обладает значительными компетенциями и возможностями в авиационной сфере, что позволяет **создать сильную национальную отрасль с учетом потребности российских эксплуатантов воздушного транспорта**
- 3** Требуется **консолидация интересов и доверия между участниками авиастроительной отрасли** для создания национальной парадигмы управления отраслью для формирования устойчивого экономического роста страны и повышения международной конкурентоспособности на мировом рынке

127006, г. Москва, Настасьинский переулок, д. 3, стр. 2

**Тел. +7 495 699 74 14
www.nifi.ru**

Руководитель Центра отраслевой экономики НИФИ

Рыкова Инна Николаевна
rykova@nifi.ru, моб. +7 916 670 65 41